

Städtebaulicher Ideenwettbewerb **Masterplan Neckarvorstadt**

Dokumentation der
Wettbewerbsergebnisse



Stadt Heilbronn

Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Masterplan Neckarvorstadt

Dokumentation der
Wettbewerbsergebnisse



Stadt Heilbronn

IMPRESSUM

Herausgeber:

STADT HEILBRONN
PLANUNGS- UND
BAURECHTSAMT

Cäcilienstraße 45
74072 Heilbronn
www.heilbronn.de

Wettbewerbsbetreuung /
Dokumentation:

WICK + PARTNER
ARCHITEKTEN STADTPLANER

Gähkopf 18
70192 Stuttgart
www.wick-partner.de

Druck:
Ungeheuer + Ulmer,
Ludwigsburg

Auflage: 750

Bilder/Pläne:
Stadt Heilbronn

Seite 14, 15, 19:
Wick+Partner

Plandarstellungen
ohne Maßstab

Heilbronn,
September 2009

Inhalt

Vorwort des Oberbürgermeisters	7
Anlass und Ziele des Wettbewerbs	9
Wettbewerbsgebiet	11
Wettbewerbsaufgabe	17
Wettbewerbsverfahren	17
Teilnehmer	18
Preisgericht	19
Darstellung der prämierten Arbeiten	20
Darstellung der Arbeiten der weiteren Teilnehmer	48



Vorwort des Oberbürgermeisters

Mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb zum Masterplan der künftigen „Neckarvorstadt“ hat die Stadt Heilbronn einen entscheidenden Schritt der Stadtentwicklung vollzogen: nun bestehen die planerischen Grundlagen für die Schaffung eines neuen Stadtteils in zentraler Lage, die „Wiederentdeckung“ des Neckars als prägendes Element der Stadt und die Verknüpfung der Heilbronner Stadtteile durch neue Grünzüge.

Nach über hundert Jahren Nutzung für Verkehr und Gewerbe kann das Fruchtschuppen-Areal einer neuen, hochwertigen Nutzung zugeführt werden. Dort können jetzt neue Wohnungen, Flächen für Dienstleistungen und öffentliche Grünflächen entstehen. Von dem neuen Stadtteil werden neben den künftigen Bewohnern alle Heilbronner profitieren: im Herzen der Stadt entsteht ein neuer identitätsstiftender Anziehungspunkt, mit dem die Stadt den Sprung in das 21. Jahrhundert wagt.

Nun gilt es, das städtebauliche Konzept umzusetzen. Die erste Etappe bei der Realisierung markiert die Bundesgartenschau 2019, deren Kernbereich das Fruchtschuppen-Areal mit den angrenzenden Neckarufeln sein wird. In den zehn Jahren bis dahin sind wesentliche Elemente des städtebaulichen Konzeptes umzusetzen. Dazu gehören die Erschließungsstraßen und die Wasserflächen. Im Anschluß an die Bundesgartenschau erfolgt dann die abschließende Bebauung des Geländes mit Wohn- und Gewerbebauten.

Die „Neckarvorstadt“ und die Bundesgartenschau sind das größte städtebauliche Projekt in Heilbronn seit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg. Um diese einmalige Chance nutzen zu können, bedarf es der Bündelung aller Kräfte. Heilbronn hat das Potential, auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ein solches Zukunftsprojekt umzusetzen.

Helmut Himmelsbach



Die "Große Insel"

Anlass und Ziele des Wettbewerbs

Direkt am Neckar, in unmittelbarer Nähe zur Heilbronner Innenstadt und zum Hauptbahnhof, befindet sich eine etwa 30 ha große Brachfläche: das Fruchtschuppen-Areal. Verlassene Gebäude, ungenutzte Lagerflächen und überwucherte Gleise lassen heute nur noch erahnen, wie das Gelände über hundert Jahre lang als Hafen, Güterumschlagsplatz und Rangierbahnhof genutzt wurde. Rest- und Zwischennutzer belegen noch Teile des Areals, das heute ein „weißer Fleck“ im Herzen der Stadt ist.

Mit der Entwicklung des von der Bahn übernommenen Geländes hat die Stadt Heilbronn die einmalige Chance, einen neuen, lebendigen und grünen Stadtteil – die „Neckarvorstadt“ – zu realisieren. Anstatt weiter nach außen in die Landschaft zu wachsen, kann sie ungenutzte Entwicklungspotenziale im Innern nutzen.

Zugleich besteht mit der Umnutzung des Geländes die Möglichkeit, bislang unzugängliche Flussufer zu erschließen und neue Grünzüge zwischen Neckar und Neckarkanal anzulegen. Damit können die Kernstadt und die Stadtteile im Westen zu einem Ganzen verbunden werden.

Mit der erfolgreichen Bewerbung um die Bundesgartenschau 2019 hat die Stadt ein Initialprojekt gewonnen, das als Motor bei der Umsetzung dieser weitgesteckten städtebaulichen Ziele dienen kann: Das Fruchtschuppen-Areal wird im Sommerhalbjahr 2019 zugleich Kerngebiet der Bundesgartenschau sein.

Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Masterplan Neckarvorstadt“ war es, Visionen für die Bebauung und landschaftliche Gestaltung des Fruchtschuppen-Areals und der daran angrenzenden Verknüpfungsbereiche zu entwickeln.

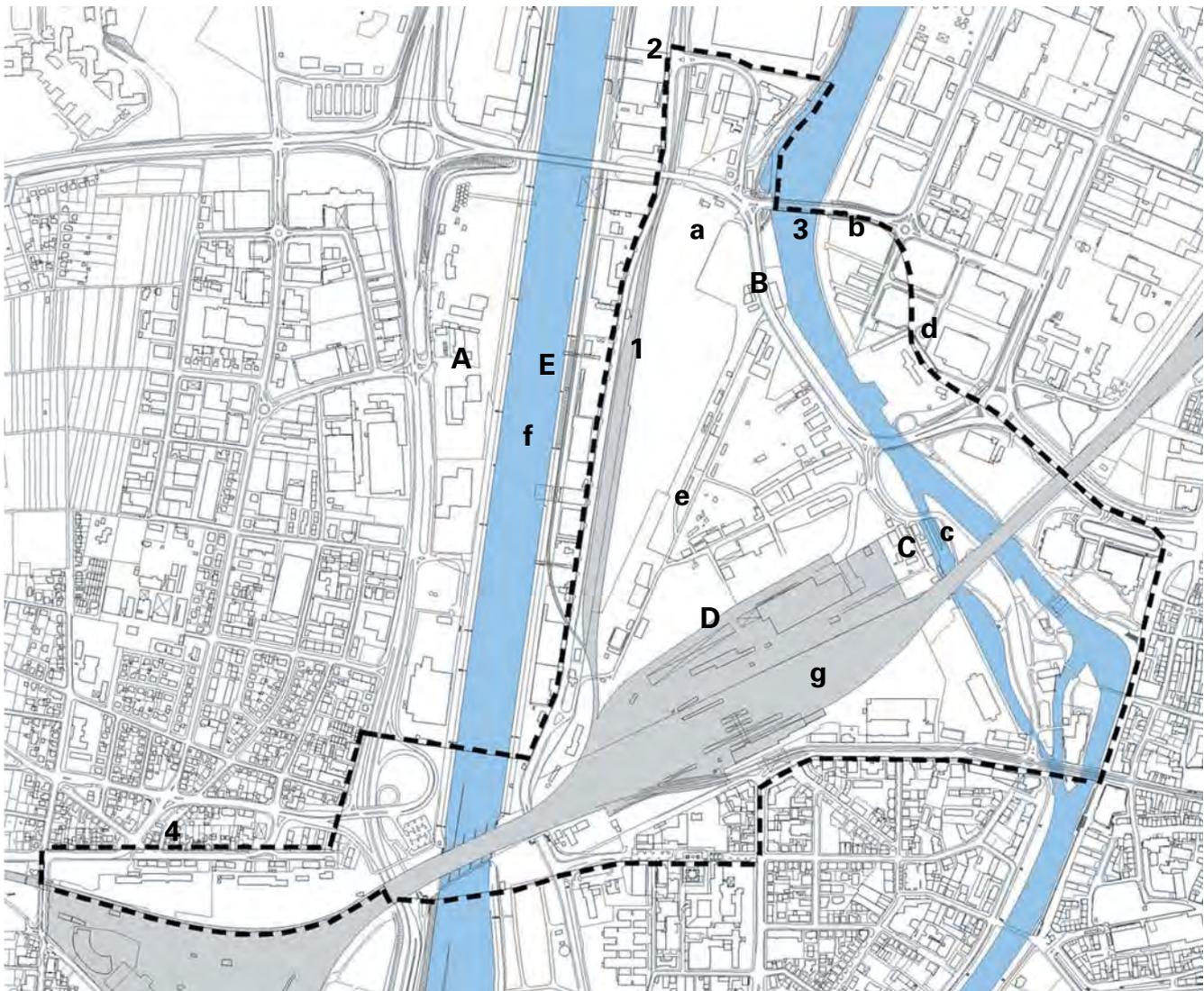
Der Wettbewerb fand bei Stadt- und Landschaftsplanern im In- und Ausland eine große Resonanz. Unter den eingereichten Wettbewerbsbeiträgen, die nachfolgend dokumentiert sind, befinden sich zahlreiche hochwertige Arbeiten.

Mit dem Wettbewerbsergebnis verfügt die Stadt über eine gute Grundlage, um aus einer städtebaulichen Vision ein machbares Konzept zu entwickeln. Dieses erfolgt in den nächsten Planungsschritten: der Erarbeitung von Rahmen- und Bebauungsplänen sowie der Auslobung von Realisierungswettbewerben.

- 1 Fruchtschuppen-Areal
- 2 Areal Rettenmaier
- 3 Areal hip
- 4 Bahnbogen Böckingen

- A Neckarkanal
- B Neckar
- C Wilhelmskanal
- D Bahnflächen / Hbf
- E Hafensbahn

- a Kalistraße Bestand
- b Kalistraße neue Lage
- c Kranenstraße Bestand
- d Europaplatz
- e Trasse Weststrandstraße
- f Hafensstraße
- g Bahnhofstraße



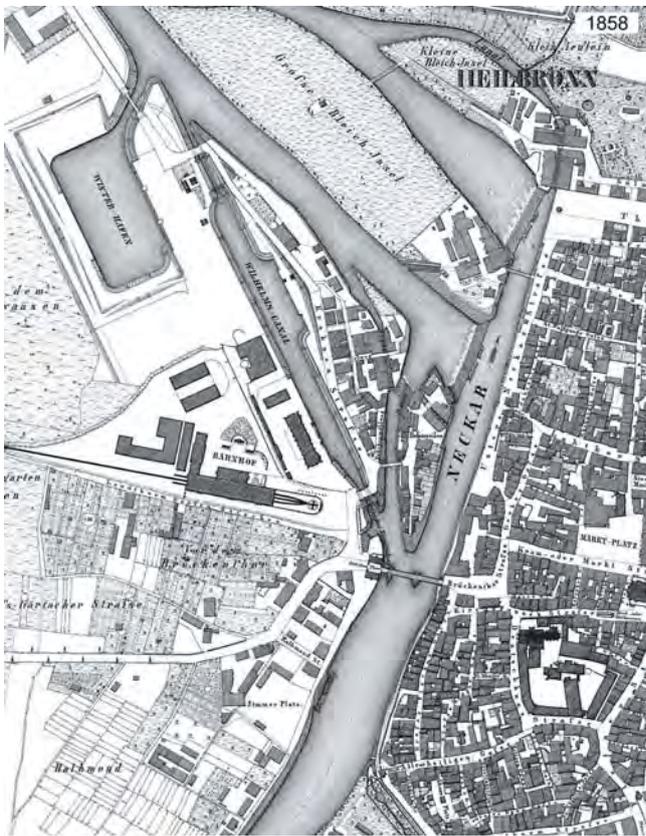
Wettbewerbsgebiet

Wettbewerbsgebiet

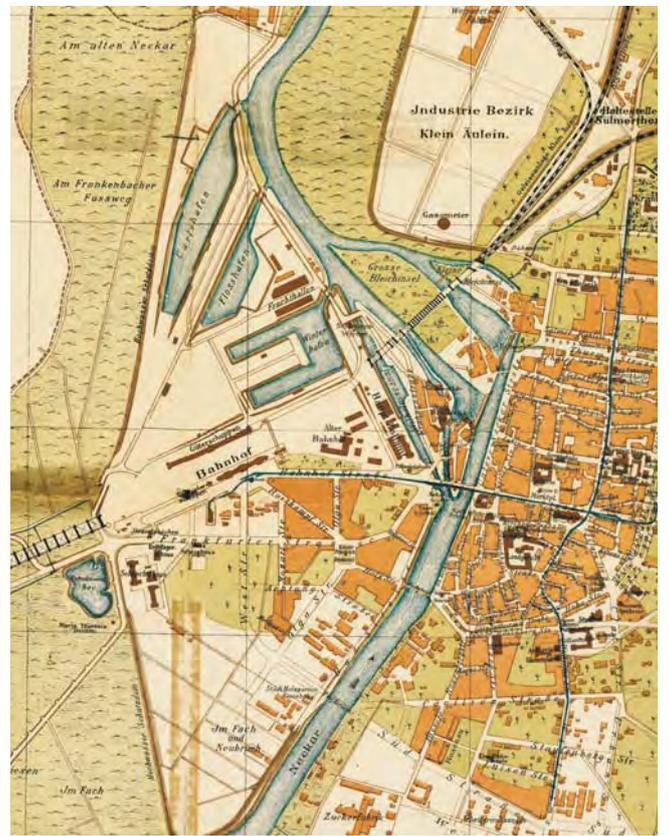
Das etwa 100 ha große Wettbewerbsgebiet liegt zwischen der Heilbronner Kernstadt im Osten und dem Stadtteil Böckingen im Westen. Es umfasst neben dem Fruchtschuppen-Areal auch Teile des „Heilbronner Innovationsparks“ („hip“) am Neckar-Ostufer, den Südrand des Bahnhofs, Brachflächen westlich des Neckarkanals („Bahnbogen Böckingen“) und einen Teil des nördlich angrenzenden Industriegebietes Wohlgelegen. Innerhalb des Wettbewerbsgebietes befinden sich Gleistrassen der Bundes- und Hafenbahn sowie der Hauptbahnhof.

Historisch besaß das Wettbewerbsgebiet für die Entwicklung des Verkehrs in Württemberg eine zentrale Bedeutung:

- 1821 wurde der Neckar bei Heilbronn durch den Bau des Wilhelmskanals, der zugleich als Hafen diente, schiffbar gemacht.
- 1848 entstand westlich des Wilhelmskanals ein Kopfbahnhof, der Heilbronn per Bahn mit Stuttgart verband.
- 1855 wurde nordwestlich des Wilhelmskanals der Winterhafen eröffnet. Der später erweiterte Hafen diente dem Schutz der Schiffe vor Eis und Hochwasser, aber auch zum Güterumschlag auf die Bahn und dem Einbinden von Flößen.
- 1873 führte die Zunahme des Schienenverkehrs zur Verlegung der Bahnstrecke, die über den Wilhelmskanal und den Neckar um die Innenstadt herum geführt wurde. Der Kopfbahnhof wurde durch einen weiter westlich gelegenen Durchgangsbahnhof ersetzt.
- 1875 entstand nördlich des Winterhafens der Floßhafen. Hier wurde Langholz aus dem Schwarzwald zu Floßverbänden zusammengefügt, um es so weiter in Richtung Rhein zu transportieren.
- 1888 wurde nördlich des Floßhafens der Carlshafen eröffnet, der ebenfalls der Flößerei diente und den Floßhafen bei starkem Betrieb entlasten sollte.
- 1935 erreichte die Kanalisierung des Neckars Heilbronn. Mit einem Durchstich zwischen Neckargartach und Böckingen führte man den Kanal um die Innenstadt herum. Die Errichtung moderner, durch eine Hafenbahn erschlossener Hafenanlagen entlang des Kanals machte die Häfen des 19. Jahrhunderts entbehrlich.



Häfen 1858



Häfen 1897



Winterhafen, 1890



Häfen 1938

Durch die Verfüllung von Floß- und Carls- hafen in den 1930er Jahren und des Winterhafens nach 1945 sowie Kriegszerstörungen sind nur noch wenige Spuren dieser reichhaltigen Verkehrsgeschichte im Wettbewerbsgebiet erkennbar. Erhalten blieben der Wilhelmskanal und das Gebäude des früheren Kopfbahnhofs.

Der Neckar selbst ist durch steile Uferböschungen und Straßentrassen abgeriegelt und als Element im Stadtraum nur an wenigen Stellen des Wettbewerbsgebietes wahrnehmbar.

Um eine hochwertige Nachnutzung des Fruchtschuppen-Areals zu ermöglichen, sind eine Reihe von Voraussetzungen zu erfüllen. Dazu gehören die Verlegung der stark befahrenen Kalistraße auf das Neckar-Ostufer, die Reduzierung von Emissionen von Betrieben am Kanalhafen und die Gewährleistung des Lärmschutzes. Zum Teil wurden diese Voraussetzungen im Wettbewerb als gegeben angenommen, zum Teil waren sie im Rahmen des Wettbewerbes zu konzipieren.



Bau des Neckarkanals, 1930



Verfüllung Carlshafen, 1935



Betrieb des Neckarkanals, 1935



Kalistraße, 2009



Kranenstraße im Neckarpark, 2009



Fruchtschuppen-Areal, 2009



Bahnbogen Böckingen, 2009



Unterführung nach Böckingen, 2009



Wilhelmskanal, 2009



Neckarbrücke von Böckingen, 2009



Bahnbrücke im Neckarpark, 2009



Hafenstraße, 2009



Fruchtschuppen-Areal, 2009



Neckar, links hip, 2009



ZOB, 2009



Das Wettbewerbsgebiet in der Stadt

Wettbewerbsaufgabe

Aufgabe des Wettbewerbes war es, die städtebauliche Struktur des Wettbewerbsgebietes neu zu definieren. Dabei war die künftige Form der Bebauung, der Erschließung und der Freiräume in Form eines Masterplanes festzulegen. Dieser soll als Grundlage für die nachfolgenden Realisierungsschritte dienen.

Von der Entwicklung des Bereichs zwischen Neckarkanal und Neckar werden Synergie- und Aufwertungseffekte für die gesamte Innenstadt erwartet. Der Neckar als bestimmendes naturräumliches Element Heilbronnns wird in das Bewusstsein der Stadt zurückgeholt. Die Stadteile östlich und westlich des Neckars werden besser miteinander verknüpft.

Im Einzelnen waren im Rahmen des Wettbewerbs folgende Aufgaben zu bewältigen:

- Die Konzeption eines gemischt genutzten, attraktiven Stadtquartiers mit rund 750 Wohneinheiten
- Die Ergänzung und Reparatur von Randbereichen bestehender Quartiere
- Die Gewährleistung des Schutzes vor Immissionen aus angrenzenden Gebieten
- Die Integration übergeordneter verkehrlicher Anforderungen (Straße / Bahn)
- Die Definition von neuen innerstädtischen Freiräumen und Grünzügen
- Die Erschließung von Flussufern als prägende Freiraumelemente

- Die Vernetzung unterschiedlicher Stadtbereiche

jeweils unter Berücksichtigung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung. Zu beachten waren insbesondere Aspekte wie Energieverbrauch, Klimaverträglichkeit, Wasserhaushalt, bauliche Dichte und Kommunikation („kurze Wege“).

Auf dem Fruchtschuppen-Areal soll ein gemischt genutztes Stadtquartier von hoher Qualität und eigener Identität entstehen. Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit vereinigen sich in einem Stadtteil und bieten damit ein besonderes Angebot und Alleinstellungsmerkmal im Hinblick auf die Gesamtstadt und die Region. Der Nutzungsschwerpunkt der anderen Bauflächen soll im gewerblichen Bereich liegen. Im „hip“ und am Bahnhof kann ergänzend auch Wohnen angesiedelt werden.

Wettbewerbsverfahren

Der Wettbewerb war als begrenzt offener städtebaulicher Ideenwettbewerb mit vorgeschaltetem Auswahlverfahren nach GRW 2.4.2. ausgelobt.

Der Durchführung des Wettbewerbs lagen die Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe (GRW) 1995 zugrunde. Der Wettbewerb wurde am 17. November 2008 entsprechend bekannt gemacht.

Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt waren Architekten, Stadtplaner und Landschaftsarchitekten als Arbeitsgemeinschaft. Dabei waren folgende Arbeitsgemeinschaften zulässig:

- Architekt/-in und Landschaftsarchitekt/in
- Stadtplaner/-in und Landschaftsarchitekt/-in
- Architekt/-in, Stadtplaner/-in und Landschaftsarchitekt/-in

Das Hinzuziehen eines Fachberaters für Verkehr (Bauingenieur, Fachrichtung Verkehrsplanung) war zwingend. Die Zusammenarbeit mit einem Fachberater für Lärm wurde empfohlen.

Vorab wurden 7 Arbeitsgemeinschaften vom Auslober zur Teilnahme ausgewählt. Teilnahmeberechtigte konnten sich vom 17. November 2008 bis zum 22. Dezember 2008 beim Wettbewerbsbetreuer zum Auswahlverfahren um die Teilnahme am Wettbewerb bewerben. Insgesamt gingen 74 Bewerbungen ein, 4 davon nicht fristgerecht.

Zur Auslosung wurden 60 Bewerbungen, welche die Zulassungs- und Eignungskriterien erfüllten, zugelassen.

Es wurden 29 Arbeitsgemeinschaften und 2 Nachrücker per Los bestimmt. Zusätzlich wurde der einzige Bewerber in der

Kategorie Berufsanfänger direkt zugelassen.

Eine Arbeitsgemeinschaft hat die Teilnahme vor dem Pflichtkolloquium am Wettbewerb abgesagt. Es wurden die Nachrücker nacheinander benachrichtigt, wobei beide ebenso aus terminlichen Gründen absagen mussten.

Somit waren Vertreter von 36 Arbeitsgemeinschaften am Pflichtkolloquium zur Stellung von Rückfragen und der Modellausgabe am 30.01.2009 in Heilbronn anwesend, die damit zum weiteren Verfahren zugelassen werden konnten.

Schließlich wurden 27 Beiträge eingereicht, von denen 26 Arbeiten durch das Preisgericht zur Beurteilung zugelassen wurden.



Preisgericht

Das Preisgericht trat am 09. Juni 2009 in der Eissporthalle in Heilbronn zusammen.

Als Fachpreisrichter stimmberechtigt:

Wilfried Hajek, Architekt
(Stadt Heilbronn, Bürgermeister)

Prof. Carl Fingerhuth,
Stadtplaner, Zürich

Prof. Dr. Franz Pesch,
Architekt, Stadtplaner, Herdecke/Stuttgart

Prof. Jörg Stötzer, Garten- und
Landschaftsarchitekt, Stuttgart

Dr. Christoph Böhmer,
Architekt, Stadtplaner
(Stadt Heilbronn, Planungs- und Bau-
rechtsamt)

Als stellvertretende Fachpreisrichter:

Hans-Peter Barz,
Garten- und Landschaftsarchitekt
(Stadt Heilbronn, Grünflächenamt)

Matthias Schmauder,
Garten- und Landschaftsarchitekt
(Bundesgartenschau-Gesellschaft, Bonn)

Als Sachpreisrichter stimmberechtigt:

Helmut Himmelsbach
(Stadt Heilbronn, Oberbürgermeister)

Alexander Throm
(CDU-Fraktion im Gemeinderat)

Sibylle Mösse-Hagen
(SPD-Fraktion im Gemeinderat)

Nico Weinmann
(Fraktion FDP/Freie Wähler im
Gemeinderat)

Als Sachpreisrichter aus dem Gemeinde-
rat ohne Stimmrecht:

Helga Drauz-Oertel, (CDU)
Thomas Aurich, (CDU)
Herbert Tabler, (SPD)
Harald Pfeifer, (SPD)
Wolf Theilacker, (Grüne/Bündnis 90)
Alfred Dagenbach (Republikaner)

Als sachverständige Berater:

Prof. Gunter Kölz (für Verkehr),
Ludwigsburg
Thomas Heine (für Lärm), Stuttgart
Hartmut Sugg (Stadt Heilbronn, Amt für
Straßenwesen)

1. Preis

steidle architekten
Johannes Ernst, Martin Klein
Gesellschaft von Architekten
und Stadtplanern mbH

Genter Straße 13 | 80805 München

t17 Landschaftsarchitekten, München
Manfred Kerler

Mitarbeit
Miriam Winkler, Martina Möckl,
Max von Gunther, Audrey Shimomura

Ing.-Büro Vössing GmbH, München,
Verkehrsplanung

Jingrong Zhong, Visualisierung

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit besticht durch großräumige und hochwertige Freiräume und Grünzüge - in Nord-Süd-Richtung. Auf der Westseite schaffen sie die Vernetzung des Zukunftsparks mit Theresienwiese, Wertwiesenpark und Sonnenbrunnen (teilweise als Lärmschutzwall); auf der Ostseite schaffen sie die Vernetzung über die Innenstadt bis zum Wertwiesenpark.

Die Implantation des dreieckigen Stadtfeldes am Fruchtschuppenareal in die hochwertige Freiraumstruktur, mit seinem zentralen städtisch geprägten „Wasserplatz“ in Anlehnung an den historischen Floßhafen, ist gelungen. Die Begrenzung der Grünzüge auf der Ostseite ist klar durch die Gewerbebebauung des HIP-Areals geprägt.

Der Grünzug über den Neckarkanal hinweg verknüpft den Bahnbogen Böckingen mit der Kernstadt und dem neuen Stadtquartier auf der Ostseite des Kanals.

Das Verkehrssystem ist stimmig im Quartier selbst und eine sinnvolle Netzergänzung der Innenstadt. Die innere Erschließung ist gut auf das Plangebiet abgestimmt.

Die Westrandstraße und die Kranenstraße sind bestens eingebunden.

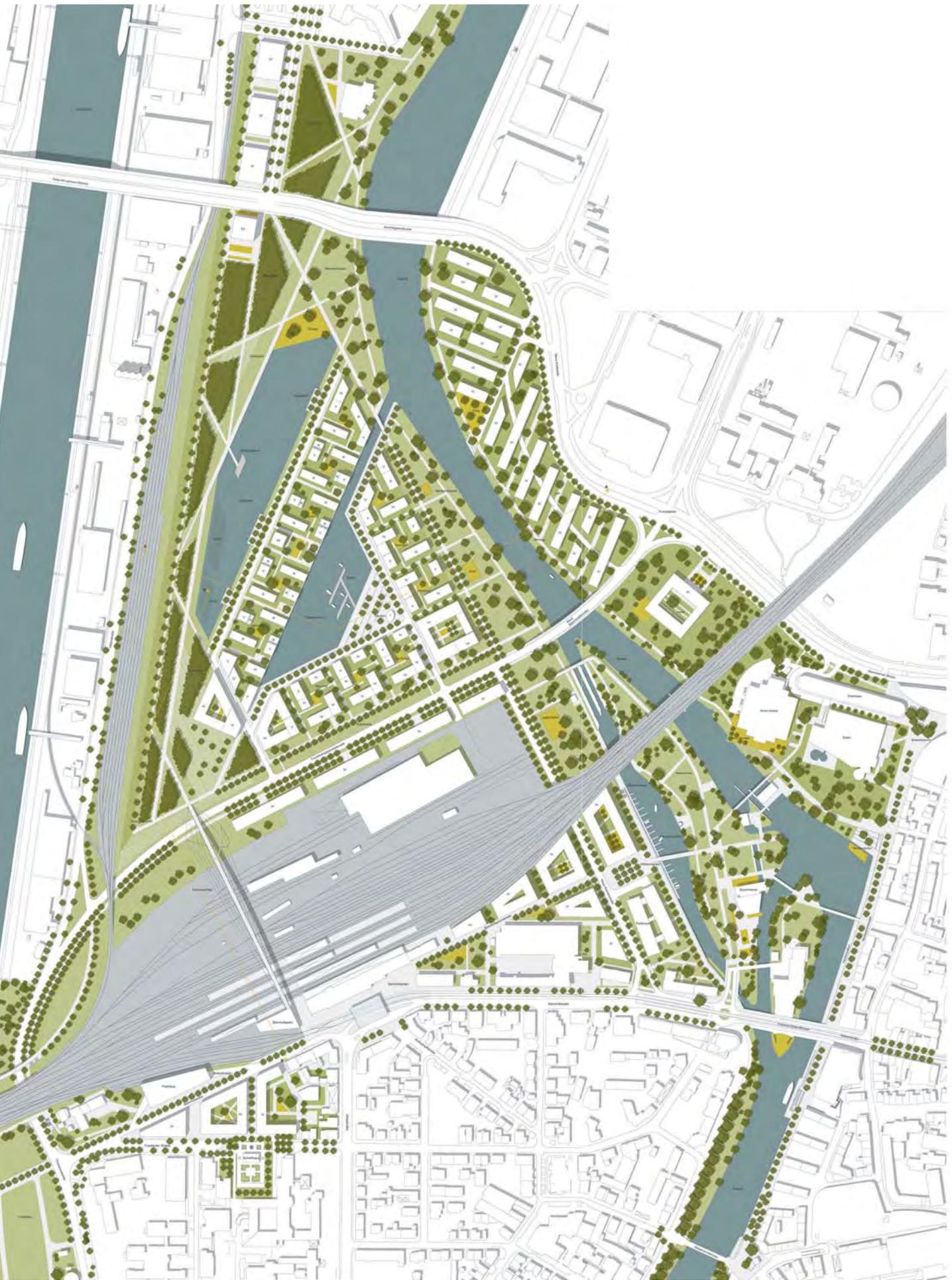
Das Baufeld auf dem Fruchtschuppenareal (Dreiecksform) ist sinnvoll, schlüssig und flexibel (robuster Stadtgrundriss).

Die Bebauung südlich der Bahn zeigt sinnvolle Stadträume auf. Die baulichen Ergänzungen süd-östlich der Bahn sind klar strukturiert und haben klare Stadtkanten; das gleiche gilt für den Bereich des Schießhauses.

Die Bebauung im Bahnbogen Böckingen ist sinnvoll angeordnet und zeigt qualitativ hochwertige Innenräume auf.

Fazit: Das Projekt ist eine sehr gute Lösung der Aufgabenstellung, der Verknüpfung von Stadt und Fluss; Grün und Bebauung.





Lageplan

- Die deutlich erschwerten Gründungsbedingungen auf den verfüllten Hafenbecken legen eine komplette Nichtbebauung dieser Bereiche nahe
- Der hohe Bedarf an Immissionschutz zum Hafencanal hin erfordert eine bauliche Schutzmaßnahme, welche entweder über schallabschirmende Gebäudekonstellationen oder massive Erdbauarbeiten erzeugt werden. Auch der Abstand der Bebauung von der Immissionsquelle ist von großer Bedeutung.

Durch die Freilegung des Floß- und Karlshafens entstehen zwei einzigartige Außenraumpotenziale:

- Ein städtisch gefasstes Hafenbecken
- Ein landschaftlich geprägter Badeseer zwischen Inselbebauung und Hafenpark

Um diese beiden charakterbildenden Außenräume entsteht ein aus drei unterschiedlichen Bereichen definiertes Quartier, das in seiner bautypologischen Ausbildung sehr präzise auf die jeweiligen Außenraumpotentiale eingeht. Jedes Baufeld ist immer an zwei hochwertige Außenräume angeschlossen: Neckarpark – Stadthafen, Landschaftspark – Stadthafen, Esplanade – Stadthafen. Durch die zwar straßen- und platzraumprägenden, aber offenen Bebauungstypologien der einzelnen Felder hat jedes individuelle Haus immer Anteil an beiden Außenräumen. ...

HIP

Der Bereich des HIP wird durch die Neukonzeption der gesamten Erschließungssituation geprägt. Im hierdurch neu entstanden Baufeldzuschnitt wird die ursprünglich konzipierte Gebäudetypologie aufgenommen, jedoch um 90° gedreht und offen zum Neckar hin weiterentwickelt. Eine interne Erschließungsstraße teilt das Gebiet in eine Stadt- und eine Neckarseite. Je nach den Entwicklungspotenzialen können auf der Seite zum Neckar Wohngebäude und zur Stadt hin gewerblich genutzte Bereiche entstehen oder auch im größeren Maßstab, über die Erschließung hinweg, Strukturen gebildet werden. Im Bereich der bisherigen Rollsportanlage kann ein hochwertiges Hotel oder eine große öffentliche Nutzung angesiedelt werden.

Areal Rettenmaier

Im Areal Rettenmaier wird die bereits angelegte Struktur aufgenommen. Nach Westen, zum Kanalhafen, wird die nördlich geplante Bebauung fortgeführt. Nach Osten wird hier die von Süden kommende Parkanlage weitergeführt und auf eine weitere Bebauung verzichtet.

Bahnbogen Böckingen

Der Bahnbogen Böckingen kann durch eine intelligente Bebauung zu einem wichtigen und markanten Baustein in der westlichen Stadteinfahrt nach Heilbronn werden. Die Bebauung entlang der Bahnlinie stellt typologisch sicherlich eine Herausforderung dar, schafft jedoch durch die nahezu unendliche Weitsicht nach Süden eine herausgehobene Situation.



Blick über den Neckar



Blick in den Hafen

2. Preis

gmp Generalplanungsgesellschaft
Prof. V. Marg, Hubert Nienhoff

Hardenbergstraße 4 | 10623 Berlin

Prof. R. Schmidt, S. Nowak
Landschaftsarchitekten, München

Mitarbeit
Kristian Uthe-Spencker, Helge Lezi
Veit Lieneweg, Dirk Peissel,
Adel Motamedi, Izabela Kaizer,
Swantje Nowak, Wasashi Nakamu

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit besticht durch eine klare Gegenüberstellung von stringenter städtebaulicher Anordnung der Baufelder zu einer neu geschaffenen, naturnahen Insel als Landschaftspark. Die Linearität der Anordnung der Baufelder spiegelt sich auch in der überwiegenden Nord-Süd-Bebauung wider. Dabei entstehen im Wesentlichen drei unterschiedliche Baufelder. Die aus sechs Feldern bestehende, in Nord-Südrichtung angeordnete Baustruktur öffnet sich mit den einzelnen Feldern qualitativ zur neu gestalteten, sich zum Wasser hin abtappenden Uferkante.

Die vier südlichen Baufelder mit ihrer Abgrenzung zur Westrandstraße bilden Blockrandstrukturen aus. Wobei die abgekröpften Geschossbauten leider an die städtebaulichen Strukturen der 1980er Jahre erinnern. Eine Reihung der neu geschaffenen 5 Punkthäuser akzentuiert die südliche Uferkante des neu geschaffenen Uferparks in angemessener Weise. Die Quartierserschließung erfolgt im Westen parallel zur Hafenbahn und wird mittels eines modellierten Grünzuges in geeigneter Weise vom Gewerbe- und Industriebereich abgeschirmt. Die Teilerschließung der Baufelder über Stichstraßen wird als angemessen und ausreichend erachtet. Die Hauptanbindung des gesamten Stadtquartiers erfolgt über die im Süden tangential verlaufende Westrandstraße in Verbindung mit der neuen Durchbindung der Kranenstraße in sehr selbstverständlicher Weise. Die nördliche Anbindung des Rettenmaierareals über die Hafenstraße ist schlüssig und funktional nachvollziehbar gelöst.

In sehr qualitatvoller Weise wird eine durchgängige Fußgängerachse mittels Brückenbauwerk über die Bahnanlagen, durch einen Boulevardbereich, über den zentralen Quartiersplatz auf die naturnahe Insel und weiter nach Norden geführt.

Gegenüber der neu gestalteten „Landschaftsinsel“ gelingt es den Verfassern, auf den durch die Verlegung der Kalistraße neu definierten Uferstreifen durch adäquate Weiterführung der HIP-Bestandsbebauung in lockerer Weise den Parkgedanken des Neckarparks nach Norden weiterzuführen und so den Neckaruferpark weiter zu stärken. Die Konzeption der neuen Parkinsel lässt eine sehr eigenständige und unverwechselbare BuGA-Konzeption erwarten.

Der Landschaftsgarten Böckinger Bahnbogen wird mittels einer direkten Brückenverbindung für Fußgänger und Radfahrer und durch die modellierten Landschaftselemente des westlichen Quartierabschlusses unpräzise mit dem neuen Stadtquartier verbunden.

Die Konzeption lässt problemlos eine abschnittsweise Realisierung der Bebauung und somit eine sukzessive Aufsiedelung der Quartiersbereiche zu. Die Qualität des städtebaulichen Ansatzes wird schon bei der Realisierung von Teilbereichen erkennbar.

Bei einer GFZ von 1,5 und 16 ha Siedlungsfläche entsteht eine angemessene Baudichte, die die geforderten 750 Wohneinheiten übertrifft. Den Verfassern ist es gelungen, mit der Arbeit einen Ort mit hoher Eigenständigkeit und Charakter zu entwickeln, der der angestrebten Aufgabe einer modernen und zukunftsorientierten Neckarvorstadt gerecht wird.





Lageplan



Baufelder



Erschließung



Grünflächen + Vernetzung



Aktionspunkte

Erläuterungsbericht Verfasser

Heilbronn Neckarwörth - ein neuer Stadtteil entsteht

Die Stadt Heilbronn ist von jeher geprägt vom Leben am und mit dem Neckar. Schon das 1333 von Kaiser Ludwig IV ausgestellte Neckarprivileg berechnete die Stadt Heilbronn dazu, den Lauf des Neckars zu beeinflussen und nutzbar zu machen. Der Flussraum wurde entsprechend der Bedürfnisse der Stadt und seiner Bewohner gestaltet und reagierte damit auf die sich ändernden Ansprüche der Gesellschaft.

Auch der jetzige Entwurf greift in die Morphologie des Flusses ein. Das Grundprinzip der Stadt Heilbronn, klare urbane Stadtkante zum Wasser und weiche Ausbildung der Inseln, wird hier aufgenommen und neu interpretiert. Auf dem Fruchtschuppenareal entsteht eine künstliche Insel als grünes Zentrum des neuen Stadtquartiers. Mit der Schaffung von attraktiven Naturräumen wird dem Wunsch nach Natur Rechnung getragen als Ausgleich zu einer sich in Hochgeschwindigkeit verändernden Arbeitswelt.

Vernetzung der Stadtstrukturen

Ausgehend von vorhandenen urbanen Qualitäten der umliegenden Gebiete werden die jeweiligen Charakteristika der Orte gestärkt.

Die Schaffung von neuen Wegeverbindungen und kulturellen Angeboten, wie die Bioexperimenta in Böckingen, die Kulturfabrik Rettenmeier und der aufgewertete Bahnhof mit BUGA Steg verbinden die Stadtgebiete miteinander und bilden ein Netz von attraktiven Adressen. Rad- und Fußwegverbindungen und neue Aufenthaltsbereiche entlang des Neckars stärken die Qualität von Heilbronn als grüne Stadt.

Fluss-, Natur- und Stadtraum - Lebendiges Miteinander

Im neuen Stadtteil steht das Miteinander von Natur und Stadtraum im Vordergrund. Die neue Insel wird zum ergänzenden Baustein im Grünsystem des Neckarparks und bietet Entwicklungspotenziale für die Dauerausstellung der BUGA 2019. Neben dem öffentlichen Grünraum mit Inselpark und Uferpromenade entsteht ein Wohn- und Dienstleistungsgebiet mit klarer Orientierung und ablesbaren individuellen Adressen. Neben familienorientiertem kleinteiligem Wohnen im nördlichen Bereich werden im Süden Quartiere mit städtischem Charakter und Dienstleistungsbereichen geschaffen. Die Einzelquartiere orientieren sich in Ihrer Ausrichtung am Neckar und sind stark durchgrünt.

....

Übergeordnete Freiräume – neue Angebote entstehen

Ein Rundgang, beginnend am Freizeitpark Wertwiese, zeigt die neuen Potenziale und Verbindungen im Stadtgebiet auf. Über den Weg entlang des Neckarkanals nach Norden gelangt man über die Schleuse zur **Bio-Experimenta** Böckingen. Dieses Gebiet beinhaltet ein Nahversorgungszentrum sowie einen botanischen Experimentiergarten. Auf dem Aussichtswall zwischen den Experimentierfeldern und der Bahn geht es weiter über die neue Brücke **zum Wall entlang der Hafenbahn**. Der Lärmschutzwall bietet inszenierte Ausblicke in die Industrielandschaften Heilbronn und über das neue Stadtquartier. Von hier aus geht es weiter in das neue Stadtgebiet Neckarwörth. Von der **Neckarterrasse** gelangt man über die **Wörthinsel** oder die **Uferpromenade** zur **Kulturfabrik Rettenmeier**. Dieses Relikt Heilbronner Industriearchitektur wird erhalten und als Kulturzentrum aufgewertet. Über die ausgebaute Karl-Nägele Brücke erreicht man den Heilbronner Innovationspark. Die vorgegebene städtebauliche Konzeption wird fortgeführt. Wie „Denkerinseln“ entwickeln sich weitere Keimzellen für innovative Betriebe entlang des Ufers. Über das **kleine Kongresszentrum am Europaplatz** und die Sportflächen am Stadtbad geht es nach einem **Abstecher in die Altstadt** oder zur **Experimenta** entlang des Ufers zurück zum Ausgangsort.

Freiräume im Quartier – grünes Neckarwörth

Neben dem breitgefächerten Freizeitangebot in den angrenzenden Gebieten präsentiert sich das neue Stadtgebiet selber als Bereich mit ausgeprägten öffentlichen Platz- und Grünräumen. **Der zentrale Platz an den Neckarterrassen** führt über Sitz- und Gehstufen zum Wasser. Cafes und Einzelhandel beleben den Platz. Nach Westen hin schließt der **Uferboulevard** an. Unter geschnittenen Bäumen kann auf zwei unterschiedlichen Höhenniveaus flaniert werden. In den Arkaden hochwertigen Geschosswohnungsbauten entlang des Boulevards werden Einzelhandel und Restaurants ausgewiesen. Die im Westen anschließenden Wohnbereiche liegen 1.50 m höher und werden vom Wasser her über Rampen und Treppen erschlossen. Der Weg entlang des Wassers wird hier fortgeführt. Insgesamt sind die städtischen Uferbereiche von Neckarwörth als klare städtische Kanten ausgebildet im Gegensatz zur weichen Formensprache der **Wörther Insel – dem BUGA Park 2019**. Die Insel ist über vier Stege mit dem neuen Stadtteil und dem östlichen Ufer zum HIP hin verbunden. Durch die Ausbildung der neuen Neckarinsel und die Neuschaffung von Wasserflächen wird die Kaltluftschneise ausgebaut und das Kleinklima der Stadtteile verbessert. Die Insel soll zukünftig zentraler Ort der BUGA 2019 werden. Attraktionen wie der BUGA Turm, der Neckarstrand oder eine Bootsvermietung können hier ihren Platz finden.

An den Bahnhof wird das neue Quartier über den **Bahnhofs - BUGA Steg** erschlossen. Diese fußläufige direkte Anbindung gewährleistet für die zukünftige BUGA ein barrierefreies Erreichen der temporären Ausstellungen im Bereich der Baufelder und der Dauerausstellung auf der Insel.

...

Ressourceneffizienz – nachhaltiger Städtebau

Eine im Bebauungsplan festgelegte **reduzierte Bodenversiegelung** führt durch kompakte Bauformen zu einer verringerten Flächeninanspruchnahme und somit zu einem niedrigeren Erschließungsaufwand und einem reduzierten Energiebedarf. Dachbegrünungen und Begrünung der Fassaden sorgen für ein ausgeglichenes Mikroklima. Die auf dem Dach vorgefilterten Dachwasser werden über Mulden und Rigolen und Wasserrückhaltebecken wieder dem Wasserkreislauf zugeführt. **Energieeinsparung** ist durch Nah- und Fernwärmeversorgung auf der Basis der Kraft-Wärme-Kopplung und durch den Einsatz solarer Energienutzung sowie durch die Kombination von Solarsystemen mit effizienten Heizsystemen, wie z.B. Blockheizkraftwerke, anzustreben.

Der **Wasserverbrauch** wird unter anderem durch intensive und gesteuerte Grauwassernutzung reduziert. Durch Einbeziehung von Mulden in das topographische System können Dach- und Oberflächenwasser der angrenzenden Gebiete in den Grünzügen versickert werden. ...



Stadtvernetzung



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

3. Preis

MORPHO-LOGIC

Michael Gebhard, Prof. Ingrid Burgstaller,

Schleißheimerstraße 25 | 80333 München

Rita-Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin

Mitarbeit

Katharina Nicolait, Ines Siebrecht,
Paul Hartmann

Alexander Süßmut, Verkehrsplaner,
München

Preisgerichtsbeurteilung

Die Verfasser verknüpfen auf eine besondere Weise das Baugebiet des Fruchtschuppenareals mit der Struktur des HIP-Geländes. Westlich des Baugebiets entsteht mit der Öffnung eines ehemals bestehenden Hafenbeckens und einer großen Freifläche ein sehr attraktiver Freiraum. Mit der Aufschüttung stellt der Hafen einen Lärmschutz für das ganze Areal sicher. Zwischen dem neuen Stadtteil und dem Neckar wird ein „Neckarpark“ vorgeschlagen, der noch sehr schematisch gestaltet ist. Längs dem Bahnareal entsteht ein willkommener Freiraum in dem die Westrandstraße geführt und ein zweckmäßiges Baumdach über Stellplätzen vorgeschlagen wird.

Das Rettenmaier-Areal wird sinnvoller Weise für gewerbliche Zwecke sehr dicht überbaut und mit einem schönen Quartiersplatz aufgewertet. Entsprechendes gilt für die Wohnbebauung auf dem Bahnbogen Böckingen und die Bahnhofsvorstadt.

Für die Überbauung des Fruchtschuppenareals wird eine differenzierte Wohnbebauung vorgeschlagen, die mit inneren Freiräumen gegliedert ist und eine hohe Wohnqualität und Flexibilität zeigt. Es könnte geprüft werden, ob eine Verdichtung zu verantworten wäre. Mit der vorgeschlagenen Typologie des HIP-Areals wird diese Struktur aufgenommen und betont.

Das Verkehrssystem ist überzeugend und zeigt keine Defizite. Die Verknüpfung der Stadtbereiche ist gut gelöst.

Die vorgeschlagene Struktur verspricht eine wirtschaftliche Realisierung.

Es handelt sich um ein einfaches, aber trotzdem attraktives Konzept, das in sich schlüssig ist.





Lageplan



Überörtliche Erschließung



Überörtliche Grünräume



Erschließung



Freiraumcharakter

Erläuterungsbericht Verfasser

Unserer Arbeit liegt die Auffassung einer grundsätzlichen Gliederung des Wettbewerbsgebietes in fünf Stadtbeiriche zugrunde. Zwei davon - Böckingen und die Bahnhofsvorstadt - werden entsprechend der vorhandenen Baustruktur städtebaulich ergänzt und räumlich verbessert.

Die beiden anderen Gebiete, die neue Neckarvorstadt und das so genannte hip-Gelände erhalten einen neuen, eigenständigen Charakter und werden über den Fluss hinweg in Beziehung gesetzt. Die Freiraumbezüge spielen dabei eine wesentliche Rolle für die Qualität des neuen Stadtteils.

Die große Lagequalität des Ortes - das Wasser - wird zum Leitthema. Durch die Anlage eines Wasserbeckens auf der historischen Figur des früheren Carlshafens wird die Neckarvorstadt von zwei Seiten von Wasser umgeben. Tiefe Einbuchtungen in Form von grünen Plätzen und die Öffnung der Baukörper zum Wasser ermöglichen einer Vielzahl von Wohnungen den Bezug zum Wasser.

Neckaruferpark und das Promenadenband am neuen Carlshafen bieten qualitativvolle Freiräume für Bewohner, aber auch für Besucher. Die Attraktivität der Freiräume wird wesentlich dazu beitragen, dass die Neckarvorstadt Anziehungspunkt für die Gesamtstadt wird.

Das hip-Gelände nimmt in seiner Baukörperstruktur Bezug zum Wasser und damit auch zur Ausrichtung der Bauten in der Neckarvorstadt. Baumüberstandene Erschließungshöfe und zum Wasser orientierte Freiräume prägen den Charakter des Ortes.

Das Areal Rettenmaier wird strukturell und nutzungsbezogen an das nördlich gelegene Stadtgebiet angeschlossen und bildet dessen südlichen Abschluss.

Im Freiraumkonzept werden die unterschiedlichen Einflüsse aus der Umgebung und der Geschichte des Geländes aufgenommen und jeweils dem Kontext entsprechend umgesetzt. Der Neckar wird mit seinen Uferbereichen zugänglich gemacht und im Stadtbild auch visuell erlebbar. Es entsteht ein spannungsreicher Wechsel von urbanen alt-

stadtnahen und landschaftlich parkartigen Uferbereichen (im Bereich nördlich des Bahnhofareals).

Das nördliche Becken der alten Hafenanlagen wird aktiviert als prägendes Element des neuen Quartiers. Es vereint Erholungsfunktion und ökologische Funktionen (Wasserrückhaltung und Reinigung). Mit der begleitenden Promenade auf der einen und der großen Wiese auf der anderen Seite ist es ein attraktiver Freiraum für die Bewohner und gemeinsam mit den Wallanlagen ein neues Naherholungsgebiet im Herzen der Stadt.

Der Panoramaweg verknüpft die Quartiere und macht den „Kosmos Stadt“ mit seinen unterschiedlichen Facetten aus einer neuen Perspektive erlebbar. Die unterschiedlichen Ebenen werden als Erlebnis inszeniert. Park und Bebauung werden über ein Netz von Alleen, baumüberstellten Plätzen und Grünflächen, die die wohnungsbezogenen Freiflächennutzungen aufnehmen, miteinander verknüpft.



Stadtvernetzung



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

4. Preis

Architekturbüro Edmaier
Christine Edmaier

Emserstraße 40 | 10719 Berlin

Gabriele G. Kiefer, Landschaftsarchitektin

Mitarbeit
Dana Arndt, Birgit Tappe,
Andreas Westendorf, Petra Rudolf

Martin Panhorst, FPB Berlin, Verkehr

Preisgerichtsbeurteilung

Ausgangspunkt des städtebaulichen Konzepts sind die am Altarm noch sichtbaren früheren Zustände des Neckars. An die Neckarinsel schließt der Entwurf ein Archipel an, das – an venezianische Morphologie und Stadtbilder erinnernd – mit einer dichten urbanen Bebauung besetzt wird. Auf diese Weise gelingt den Verfassern ein außergewöhnliches urbanes Szenario, das die Frage nach dem Alleinstellungsmerkmal der Neckarvorstadt zweifelsfrei beantwortet.

Es entstehen attraktive Wasserlagen mit zum Teil direktem Zugang zum Wasser. Zugleich werden vielfältige Bautypologien angeboten, die eine Mischung der Bewohnerschaft garantieren und zugleich ein flexibles Eingehen auf Veränderungen der Marktlage erlauben. Gelegentlich rücken die Gebäude allerdings zu eng aneinander.

Dem Anspruch auf Realisierung eines urbanen Wasserviertels entsprechen die Platzräume im Inneren des Quartiers, die eine ansprechende Atmosphäre versprechen.

Die urbane Vielfalt und das überdurchschnittliche Angebot an Wohneinheiten (1052 gegenüber 750 geforderten WE auf dem Fruchtschuppenareal) haben ihren Preis. Von den angebotenen öffentlichen Freiflächen liegt nur ein vergleichsweise schmaler Streifen am Neckar. Hier ist zu fragen, ob die geringe Parktiefe mit der Entwicklung eines attraktiven öffentlich zugänglichen Freiraumangebots kompatibel ist, zumal die Wasseradern im Wesentlichen von Privatgrundstücken gesäumt sind. Insgesamt bleiben die Vorstellungen zur großräumigen Freiraumstruktur etwas blass. Notwendige Verbindungen in die benachbarten Stadtteile und zum Bahnhof werden jedoch angeboten.

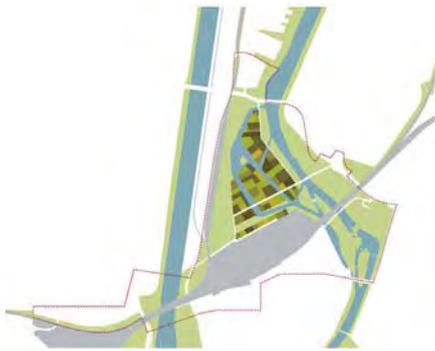
Die Integration der Westrandstraße in das Baugebiet hat – neben dem Vorteil einer direkten Zufahrt – den Nachteil, dass die Randbebauung zumindest in den unteren Geschossen für eine Wohnnutzung nicht geeignet ist.

Die Realisierung der Neckarvorstadt hängt von der Vorleistung intensiver Wasserbaumaßnahmen ab, die ggf. im Rahmen der Gartenschau auf den Weg gebracht werden könnten. Unter dieser Voraussetzung ist eine etappenweise Realisierung vorstellbar. Insgesamt bietet das mit Sorgfalt inszenierte „Heilbronner Venedig“ ein attraktives Zukunftsbild, dessen Zutaten jedoch nicht in allen Aspekten ausbalanciert sind. Der Wunsch nach städtebaulicher Identität wird mit hohem Aufwand erkaufte.





Lageplan



Grünflächen BUGA



Nutzung der Bauflächen



Straßen und Wegenetz

Erläuterungsbericht Verfasser

Idee - Der „Neckar-Insel-Park“

Der Neckar mit seinen Inseln ist für Heilbronn der prägende Landschafts- und Wirtschaftsfaktor. Ausgehend von den historischen Neckarinseln, wie der verschwundenen Bleichinsel, entsteht die verlorene Insellandschaft auf dem Fruchtschuppenareal neu und passt sich auf der Westseite des Neckars organisch in die vorhandene Strömungsrichtung ein.

Sowohl für die Bundesgartenschau als auch für eine spätere Wohnbebauung (und in allen Stadien der sukzessiven Bebauung), bieten diese miteinander durch Brücken verbundenen Inseln eine reizvolle Ergänzung zur vorhandenen Altstadt und dem Neckarufer und werben das gesamte Areal auf.

Freiraumkonzept und Ökologie

Das Freiraumkonzept knüpft an die unterschiedlichen Charaktere des Neckar mit seiner Insellandschaft einerseits und des Neckarkanals als prägende und klare Großform andererseits an. Der Weg auf dem Wall und die neue Fußgängerbrücke über den Kanal machen die Weite des Neckarhafens sichtbar und bieten Orientierung, während entlang des Neckarinselwassers Möglichkeiten zum Rasten, Baden und Beobachten der Wasservögel angeboten werden. Der Neckaruferpark dient neben einer durchgängigen grünen Verbindung von der Altstadt bis zum „Wohlgelegen“ dem Flanieren und bietet städtisch geprägte Aufenthaltsorte am Wasser an.

Die geplanten Wasserflächen und Kanäle zweigen am oberen Neckarwasser vor der Schleuse ab und werden über mehrere Höhen-Stufen durch Schilfkläranlagen und Absetzbecken geführt, so dass das Wasser immer in Bewegung bleibt. Ehrgeiziges Ziel des ökologischen Konzeptes ist es, das Wasser im Verlauf der Kanäle durch Binsen und Absetzbecken bis zur Badewasserqualität zu reinigen. Die Wasserflächen überschneiden sich zu ca. 70% mit den ehemaligen Hafenbecken, der Bereich des ehemaligen Winterhafens bleibt unbebaut. Der Aushub kann zur Aufschüttung des Landschaftswalls verwendet werden.

Verkehr und Erschließung

Durch die Reduzierung der Kalistraße auf eine normale Erschließungsstraße wachsen die zukünftig beidseitig bebaubaren Neckarufer mit den neuen Inseln zu einer einheitlichen Wasserlandschaft, dem „Neckarinselpark“ zusammen. Dieser umfasst damit nicht nur die eigentlichen Neckarufer, sondern das gesamte Fruchtschuppenareal. Er wird zum Bestandteil eines übergeordneten Fuß- und Radwegenetzes mit begleitenden Grünflächen, von Böckingen über die bestehende und eine zusätzliche Brücke entlang des nördlichen Bahnufers, aber auch entlang des Kanalhafengeländes auf den landschaftlich gestalteten Lärmschutz-Wällen und über eine Brücke direkt zum Bahnhof und auf die Bahnsteige.

Die neue „Weststrandstraße“ wird zur Haupt- und Geschäftsstraße des neuen Viertels. Den Ersatz für die Kalistraße bietet die Edisonstraße, die zwar als vierspurige Umgehungsstraße dimensioniert, jedoch als städtische Hauptstraße konzipiert ist und in den Europaplatz mündet.

Die bestehende Karl-Nägele-Brücke würde dafür ausreichen, zumal die Fuß- und Radwegverbindung über eine eigene Neckarbrücke geführt wird und sie durch das neue Quartier nicht zusätzlich belastet wird. Die Verkehrsanbindung an die Altstadt findet dann ausschließlich über den Europaplatz statt.

Im „Rettenmaier-Areal“ wird die Kalistraße so verlegt, dass sie an die bestehende Haupterschließung sinnvoll anknüpft. Dadurch kann am Neckar der Uferpark fortgesetzt werden, wobei das erhaltenswerte Backsteingebäude zusammen mit einem neuen Solitär die geplante Bebauung im Wohlgelegen ergänzen.

Bebauung und Nutzung der neuen Quartiere

Ein „Torgebäude“ mit einem Stadtplatz am Wasser fungiert als Entree für das neu entstehenden Wohn- und Geschäftsquartier. Es steht am Gelenk zwischen der Hauptstraße und der Rad- und Fußwegeverbindung zur Altstadt über die Neckarinseln. Nach Süden zum

Bahngelände hin wird das neue Viertel durch reine Gewerbe- und Bürogebäude abgeschirmt.

Die Qualität der nördlich anschließenden neuen Wohnquartiere mit kleinteiliger gewerblicher Nutzung in den unteren Geschossen wird in erster Linie durch ihre Lage am Wasser geprägt, wobei es neben den öffentlichen durch auch private Uferzonen geben soll. Das große Angebot verschiedener Ufersituationen lässt dies zu und reduziert gleichzeitig die öffentlichen Pflegeaufwendungen.

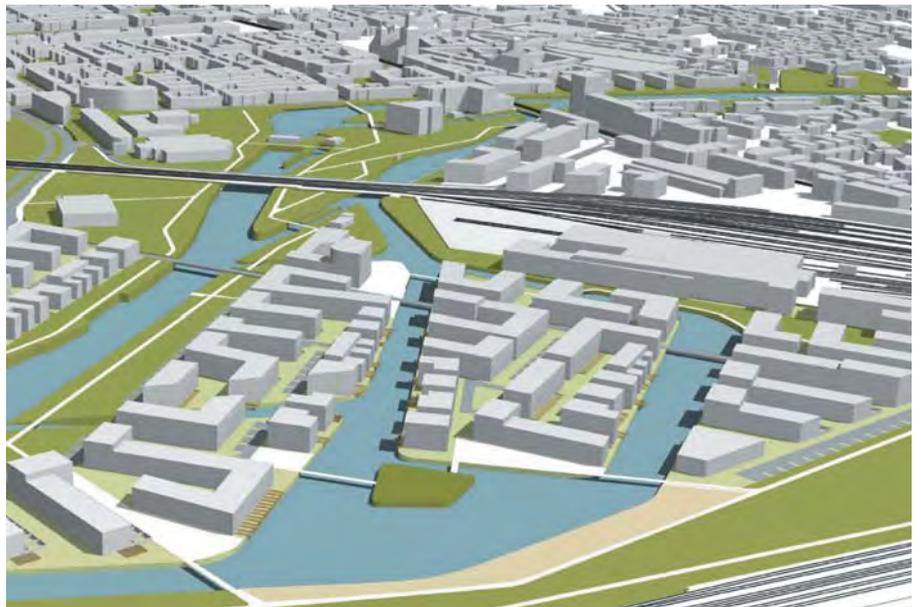
Eine robuste Struktur lässt Blöcke und Zeilen, Stadthäuser, einzelne Stadtvillen oder Doppelhäuser sowie Reihenhäuser zu, die je nach der tatsächliche Entwicklung am Wohnungsmarkt abschnittsweise realisiert werden können.

Die Bebauung entspricht mit in der Regel 4 Geschossen dem üblichen Maßstab in Heilbronn. Einzelne höhere Gebäude zur Betonung besonderer städtebaulicher Situationen, 3-geschossige Hof- und Reihenhäuser und die Kindertagesstätte am Übergang zum Landschafts- und Freizeitpark bilden die Ausnahmen.

Auch das Gebiet an der neuen Edisonstraße wird entsprechend gewerblich zur Durchgangsstraße und für Wohnen am Neckarufer genutzt. Die bestehende hip-Planung wird im Nordteil behalten und ergänzt, der südliche Bereich als Teil der neuen Neckarvorstadt mit ihrer Insellandschaft vorgeschlagen.

Am Bahnbogen Böckingen sieht das Konzept analog dazu eine Arrondierung der Wohnbebauung an der Großgartacher Straße auf der Nordseite und ein gut erschlossenes neues Gewerbe- und Dienstleistungsquartier entlang des Bahngeländes vor.

Die Höhenlage erlaubt es in allen Bereichen, ergänzend zum Parken an der Straße, halbabgesenkte Tiefgaragenbereiche unter den Wohn- und Gewerbeschossen zu realisieren.



Stadtvernetzung



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

5. Preis

Arge Telian, Valovic, Bauer
Prof. Günter Telian, Peter Valovic

Wingertgasse 11-13 | 76228 Karlsruhe

Karl Bauer, Landschaftsarchitektur

Mitarbeit
Günter Platte

B. Leutwein, Verkehrswesen /
Lärmschutz
Raumlabor iR3, Thorsten Kraemer,
Visualisierung

Preisgerichtsbeurteilung

Der Entwurf baut auf der historischen Situation des Karlshafens und des Floßhafens auf. Diese beiden neuen Hafenbecken bilden damit die Grundlage der städtebaulichen Konzeption. Daraus entsteht eine bandartige Baustruktur, die somit nachvollziehbar wird. Der Zwischenraum zur Hafenstraße wird sinnvoll als Lärmschutzbebauung mit Gewerbe entwickelt.

Die dargestellten Gebäudetypen lassen ein attraktives Wohnen direkt am Wasser zu und ergeben damit eine sehr hohe und unverwechselbare Wohnqualität. Durch die konsequente Konzentration der beiden Bandstrukturen der Bebauung erhalten die Verfasser großzügige Freiräume mit direktem Bezug zum Floßhafen und zum Neckar.

Dadurch entsteht ein großzügiger multifunktional nutzbarer Neckar-park, welcher Mittelpunkt des Gesamtareals wird und positiv zu werten ist.

Die Freiräume im Quartier haben mit ihren gut situierten Plätzen und den wasserbegleitenden Promenaden eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Weststrandstraße liegt an der richtigen Stelle und ist gut angebunden. Der Verzicht der Kranenstraße zugunsten höherwertiger Nutzungen bedingt naturgemäß eine stärkere Belastung der Bahnhofstraße.

Die Verlegung der Kalistraße zugunsten einer besseren Entwicklung des Industriedenkmals wird befürwortet.

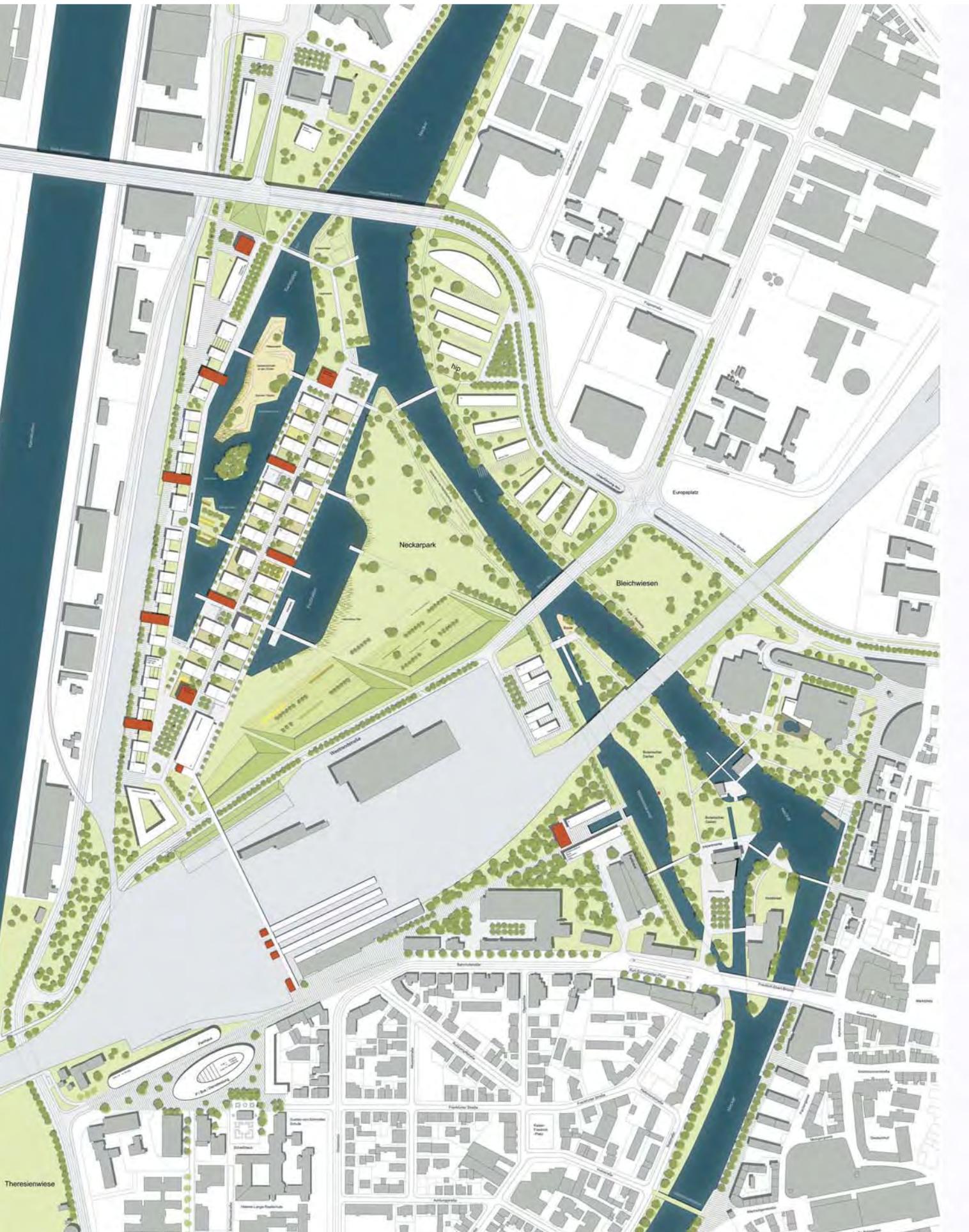
Die Verfasser weisen in ihren Plänen eine stufenhafte Entwicklung des Gebietes und der Bauflächen nach, die vor und nach der Gartenschau flexibel umgesetzt werden können.

Durch den Verzicht des Ausbaus der Kranenstraße und das Freihalten des früheren Winterhafens von einer Bebauung und einer Einspeisung mit Oberneckarwasser in die geplanten Häfen ist eine kostengünstige Realisierung zu erwarten. Wenn man den hohen Standortfaktor Wohnen am Wasser noch bewertet, wird sich eine hohe Nachfrage der Neubebauung einstellen.

Die Ansätze zur Lärminderung können durch weitere Sekundärmaßnahmen vor allem am Gewerberiegel so verbessert werden, dass alle Grenzwerte eingehalten werden können.

Die aus dem historischen Ansatz entwickelte Entwurfsidee erschließt sich erst bei näherer Betrachtung und bietet durch seine Flexibilität, seine kostengünstige Realisierung und den großzügigen Flächen als Neckarpark mit Wohnen am Wasser eine sehr gute Lösung sowohl für die Neckarvorstadt wie auch für die geplante Bundesgartenschau.





Lageplan



Entwicklungsschritte

Erläuterungsbericht Verfasser

Idee

Stadt und Landschaft bilden einen neuen unverwechselbaren Lebensraum, der vom „Grünen Band“ am Neckar geprägt ist. Die grüne Mitte ist Dreh- und Angelpunkt der verbindenden Frei- und Landschaftsräume. Wasser ist das prägende Element der Stadt und der Landschaft. Wohnen, Arbeiten und Erholen am Wasser, ohne das Neckarufer zu bedrängen, sind wesentliche Ziele des Entwurfs. Die Geschichte des Ortes, die ehemaligen Hafenanlagen, haben das Konzept wesentlich geprägt.

Verknüpfungen mit der Stadt

Die neue Westrandstraße ist eine leistungsfähige innerstädtische Entlastungsstrasse. Der neue Verkehrsknoten am Europaplatz und die Führung der neuen Straße, die weder den Park noch die neue Stadt mit Lärm belastet, ermöglichen einen besseren innerörtlichen Verkehrsfluss. Auf die KFZ-Trasse entlang des Wilhelmkanals kann deshalb zu Gunsten hochwertiger Uferbereiche und neuer attraktiver Nutzungen verzichtet werden. Die Haupteinschließung des Fruchtschuppenareals erfolgt über die Westrandstraße.

Im Bereich Rettenmaier ist die Kalistraße in die geplante Achse des Industriegebietes Wohlgelegen verlegt. Dadurch entstehen im Neckaruferebereich die erforderliche großzügige Durchlässigkeit und bessere Entwicklungsmöglichkeiten für die Industriedenkmale.

Ost-West-Verknüpfung für Fußgänger und Radfahrer:

Direkte Spange in Verbindung mit der Westrandstraße und der neuen Brücke über die Hafenstraße nördlich der Bahnbrücke zwischen der Heilbronner Altstadt, Böckingen und Weiterführung durch den geplanten Grünzug Sonnenbrunnen.

Nord-Süd-Verknüpfung für Fußgänger und Radfahrer:

Verbindungsbrücke zwischen dem Bahnhofplatz und dem Eingangsbereich des neuen Stadtteils. Weiterführung über die Promenaden und den Park nach Wohlgelegen. Beidseits des Neckars Fuß- und Radwege mit zusätzlichen Verbindungsbrücken über die Gewässer.

Hauptentwurfsbereich

Fruchtschuppenareal:

Die neue kompakte Garten-Stadt ermöglicht große, ökologisch wirksame Frei- und Erholungsflächen. Die Nahtstellen zwischen Stadt und Landschaft sind deutlich formuliert, ohne Barrieren. Das Stadtklima wird durch die Wasserflächen wesentlich verbessert.

Über die Westrandstraße ist das neue Quartier erschlossen, das sich mit einem Kopfgebäude an der Stadteinfahrt präsentiert. Der Quartiersplatz ist Stadteingang und bietet Stellplätze für Besucher und Kunden. Der parallel zur Güterbahntrasse entwickelte lärmschützende Forschungs- und Dienstleistungsbereich durchmischt mit Loft-Wohnungen ist über eine Anliegerstraße für den motorisierten Verkehr zugänglich. Eine Anbindung an die Hafenstraße ist im Bereich der Peter-Bruckmann-Brücke und über die Kalistraße möglich. Das höhere Gebäude an der Brücke ist Orientierungspunkt, verknüpft das Areal mit Wohlgelegen und markiert den westlichen Stadteingang. Besucherstellplätze sind parallel zur Güterbahn, die notwendigen Stellplätze in den Parkdecks nachgewiesen.

Das gemischt genutzte Quartier auf der „Halbinsel“ ist ebenfalls über den Quartiersplatz verkehrsberuhigt erschlossen. Die notwendigen Stellplätze sind wiederum in Parkdecks nachgewiesen. Großzügige Promenaden verknüpfen Stadt, Park und Landschaft.

Die privaten Höfe zwischen den Gebäuden liegen gegenüber den öffentlichen Promenaden geschützt 1,00 m höher. Sie können ganz privat, halbprivat oder auch ganz offen entwickelt werden. Ausschlaggebend dafür ist die Nutzung des Erdgeschosses. Die Obergeschosse sind überwiegend dem Wohnen mit begrünten Dachgärten vorbehalten. Die Sonderbaukörper bieten Raum für besonderes Wohnen und Arbeiten. Die höheren Gebäude setzen Akzente an den Plätzen. Neben dem Geschosswohnungsbau sind auch städtische Reihenhäuser möglich. Durch das Versetzen der Gebäude haben sämtliche Wohnungen direkten Sichtkontakt zum Wasser. Die Gebäude verfügen über Dachbegrünung mit Solarenergieanlagen und Photovoltaik-Schiebeläden.

Der Bereich zwischen Weststrandstraße und Bahntrasse am östlichen Neckarufer ist die Keimzelle künftiger Entwicklungen auf dem Bahngelände.



Stadtvernetzung

Frei- und Erholungsräume

Das Miteinander von bestehenden und neuen Wasserflächen, städtischen Uferpromenaden und naturnaher Ufergestaltung, Bastionen zum Spielen und Inseln der Ruhe, intensiven und offen gestalteten Parkbereichen ergeben eine Vielfalt und Durchmischung von zusammenhängenden Freiräumen, die gemeinsam mit der neuen Wohn- und Dienstleistungsbebauung eine unverwechselbare Neckarvorstadt entstehen lassen.

Die beidseitig durchgehenden Uferwege entlang des Neckars werden von sehr differenzierter Ufergestaltung – naturnah, nutzbare Böschungen, harten Uferkanten – begleitet. Entlang der Wege sind sehr unterschiedliche Parks zu entdecken und zu nutzen: die romantische Neckarinsel mit dem alten Baumbestand, die überarbeiteten Bleichwiesen mit dem anschließenden HIP-Park, der offene Neckarpark mit den neuen Wasserflächen und der präzisen Bodenmodellierung, der Inseipark im ehem. Karlshafen, die Neckarbastion an der Spitze der neuen Wohnbebauung und die naturnahen Uferparks im Wohlgelegen.

Der neue Neckarpark erhält seine spezielle Prägung durch das Miteinander nutzbare Böschungen zum Wasser, dicht bepflanzten Uferzonen, offenen Wiesenflächen und artifizell geformten Erdkörpern. Die zum Park sehr flach geneigten Erdkörper sind spannende Aufenthalts- und Präsentationsflächen, lärmschützende Bühne zum Park und geformt mit dem Aushub der wiederhergestellten ehemaligen Wasserflächen.



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

ars Hermann + Hornung GmbH
T. Herrmann, M. Hornung

Gablenberger Hauptstr. 77 |
70186 Stuttgart

H. Schreiner, Landschaftsarchitekt

Norbert Schick, PTV AG Karlsruhe,
Verkehr

Preisgerichtsbeurteilung

Es entsteht nicht nur ein neuer Stadtteil am Neckar, sondern auch eine neue Flusslandschaft im Herzen der Stadt. Der Entwurf lebt vom deutlichen Kontrast zwischen Landschaft und Stadt und definiert klar eine neue Stadtbebauung in Form einer großzügigen Uferpromenade. Das Thema Wohnen am Wasser ist nicht überall optimal gelöst.

Die Blockbebauung bietet ruhige, private Innenbereiche, die vorgesehenen Punkthäuser dominieren unangemessen das Stadtbild. Die Punkthäuser im HIP wirken verloren, die Erschließung ist nicht gelöst.

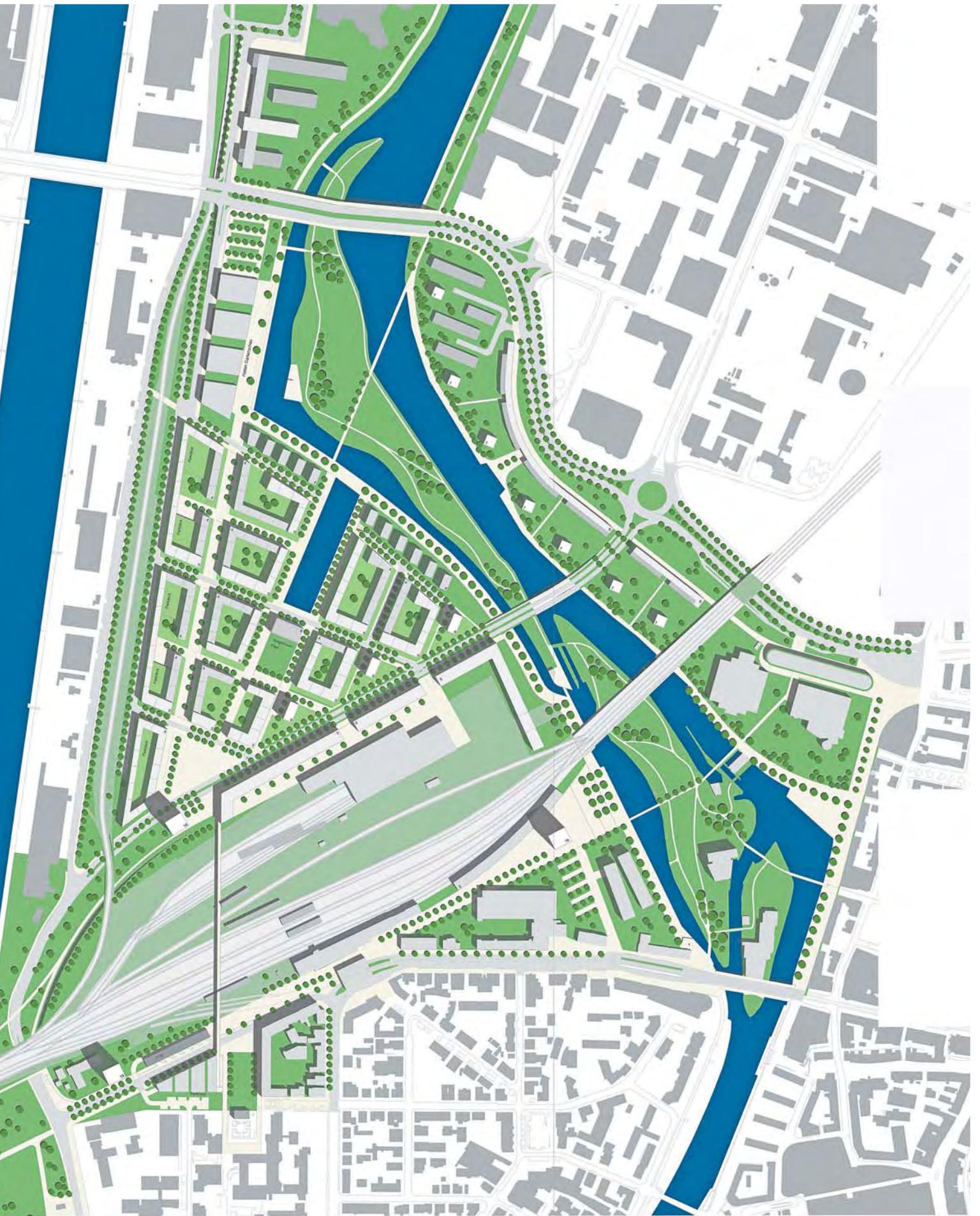
Der Neckaruferpark ist gut an den Neckarpark und das Areal Wohlgelegen angebunden und bietet Raum für attraktive Gestaltungsmöglichkeiten am Wasser. Auch die durchgängige Uferpromenade am HIP macht die neue Neckarlandschaft im Stadtraum realisierbar. Die Freiräume am Sonnenbrunnen sind schlüssig und direkt angebunden.

Der südliche Stadtplatz ist schlecht an die zentrale Wasserachse angebunden. Die geschützten Innenbereiche bieten Raum für private Freiraumgestaltung.

Die Erschließung vom Bahnhofsvorplatz über den neuen Fußgängersteg ist gut platziert. Die an der Bahn platzierte neue Westrandstraße vermeidet Durchgangsverkehr im Quartier. Die direkte Wegführung vom Bahnhof zur Kraneninsel („experimenta“) bietet eine neue, direkte fußläufige Verbindung in die Innenstadt.

Die städtebauliche Konzeption ist robust, lässt sich sukzessive realisieren und bietet genügend Raum für attraktive Architektur. Es entsteht eine neue Neckarstadt mit Insel im Fluss.





Lageplan



Erläuterungsbericht Verfasser

Neue Erschließungselemente als Mittel zur Verknüpfung und Integration der verschiedenen Stadtteile:

Die verlegte Kalistraße bildet künftig den Nordrand der Innenstadt. Dabei verknüpft sie den Grünzug um Krankenhaus und Freibad mit dem Neckaruferpark und der Altstadt.

Die Westrandstraße verbindet die nördlichen Stadtgebiete mit der neuen Neckarvorstadt und der Bahnhofsvorstadt. Zugleich ergänzt sie den Straßenzug Mannheimer Straße - Allee - Südstraße zum Inneren Ring und entlastet so Bahnhof- und Weststraße.

Auf die Kranstraße kann in diesem System verzichtet werden. Bahnhof, ZOB und die geplanten Parkieranlagen werden künftig vorrangig von Westen angefahren.

Eine neue Fuß- und Radwegverbindung durchquert vom hip-Areal aus den neuen Inselpark und die Neckarvorstadt auf dem Fruchtschuppenareal. Über eine Steganlage mit Bahnsteigzugang verknüpft sie diesen Bereich mit der Bahnhofsvorstadt. Den Abschluss der Achse bildet das historische Schießhaus.

Ein weiterer übergeordneter Fuß- und Radweg führt vom westlichen Neckarufer im Wohlgelegen über die Nord-Süd-Promenade der Neckarvorstadt unter der Hafentbahn hindurch zu einer neuen Fußgängerbrücke über den Kanalhafen und bindet so den Böckinger Bahnbo- gen ins städtische Gefüge ein.

Die Bahnhofstraße, zusammen mit der Kaiserstraße die große innerstädtische Ost-West-Achse, erhält im Westen einen würdigen Abschluss: Das Schießhaus wird über eine räumlich gefaßte Gartenanlage einbezogen, ZOB und Parkhaus vervollständigen den Bahnhofsbereich zu einem modernen Knoten aller Verkehrsarten. Ein Hochhaus mit Wohnungen, Boardinghouse und Gastronomie bildet den räumlichen Abschluss und markiert den Städteingang von Westen. Jenseits des Kanalhafens antwortet ein zweites Hochhaus auf die Situation und markiert den Brückenschlag nach Böckingen.

Der Inselpark als Nukleus der zukünftigen Stadtentwicklung:

Der mäandrierende innerstädtische Neckar mit seinen Inselbildungen, der eindringlich mit dem geradlinigen Kanalhafen kontrastiert, bildet den Ausgangspunkt des Konzepts. Ein neuer Wasserlauf, der vor der Schleuse des Wilhelmkanals beginnt, macht das wegen seines hohen Niveaus attraktive Neckar-Oberwasser im Fruchtschuppenareal erlebbar. Er speist eine größere Wasserfläche im Bereich des ehemaligen Floßhafens im Innern des Stadtquartiers, verbreitert sich auf der Fläche des früheren Karls-Hafens und wird nördlich

der Karl-Nägele-Brücke über Wasserstufen in den Neckar geführt. So entsteht eine dritte Neckarinsel, die zusammen mit den Bestehenden, den Schwerpunkt des Neckaruferparks und der Bundesgartenschau bildet. Zusammen mit den Uferbereichen des hip-Areals und der Neckarvorstadt entsteht ein großer innerstädtischer Park mit vielfältigen Angeboten zur räumlichen und gestalterischen Aneignung.

Zum Thema wird dabei der Gegensatz zwischen der eher harten Uferarchitektur der städtischen Zonen und einer naturnahen, vom romantischen Landschaftsgarten ausgehenden Gestaltung der Inseln.

Nördlich der Neckarvorstadt entsteht am neuen Wasserlauf eine Zone mit Hallenbauten, die mit temporären Ausstellungen zum attraktiven Eingangsbereich der Bundesgartenschau wird und später mit hochkarätigen gewerblichen und Freizeitanlagen den Übergang zu den Gewerbeflächen des Rettenmaier-Areals und des Nördlichen Wohlgelegen bildet.

Die Neckarvorstadt als urbanes Stadtquartier, das gemeinsam mit der Bahnhofsvorstadt zum lebendigen Stadtteil wird:

Zwischen der linearen Randbebauung zum Bahngelände und der schräg dazu stehenden Blockstruktur der Neckarvorstadt entsteht um die Westrandstraße ein attraktiver städtischer Raum, der als Pendant zur Bahnhofstraße gesehen werden kann und der sich am Ausgang zum Fußgängersteg zu einem zweiten Bahnhofsvorplatz aufweitet.

Die Erschließung der Quartiere erfolgt von den lärmelasteten Außenseiten Westrandstraße und neue Hafentbahnstraße nach innen mit abnehmender Verkehrsstärke. Im Innern gibt es eine Hierarchie von Stadträumen unterschiedlichen Charakters:

- Stadtstraßen mit Längsparkern und Gehwegen, die sich besonders zur Ansiedlung von Kleingewerbe, Läden und Gastronomie eignen,
- Wohnstraßen als gemischte Verkehrsflächen zur gleichberechtigten Nutzung von allen Verkehrsteilnehmern sowie
- völlig autofreie Promenaden am Wasser und als Nord-Süd-Achse.

Während an der Westrandstraße lärmbedingt gewerbliche Nutzungen überwiegen, soll in den weiter nördlich gelegenen Quartieren die Wohnnutzung überwiegen. Im Westen bilden langgestreckte Wohngebäude mit geringer Tiefe, ebener Parkierung im Erdgeschoss und einseitig zum ruhigen Hofbereich orientierten Grundrissen einen wirkungsvollen und stadträumlich attraktiven Lärmschutz.



Stadtvernetzung



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

projekt GmbH,
Planungsgesellschaft für Städtebau,
Architektur und Freianlagen
Dieter Raichle, Manfred Hagelstein

Rüterstraße 1 | 73734 Esslingen

Planstatt für Landschaftsarchitektur und
Umweltplanung
Johann Senner

Mitarbeit
Kornelia Brändle, Albert Ziefle,
Annette Stoll, Andrea Streicher

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit setzt sich gewissenhaft und detailliert mit dem Thema Wohnen am Wasser auseinander. Die städtebauliche Konzeption überzeugt durch eine konsequente Abstufung der Geschosshöhen. Den Auftakt zum neuen Wohnquartier bildet eine Platzsituation im Südosten. Durch die Vielfalt der Gebäudetypen und die gewollt gestaltete Abstufung wird mit Akzenten im Osten eine attraktive Wohnsituation geschaffen.

Der großzügige Neckarinselpark mit hoher Vielfalt und Aufenthaltsqualität verbindet die vorhandenen Grünräume entlang des Neckars und bildet Erholungsräume für die angrenzenden Bereiche. Im Quartier werden durch gezielte Ausnutzung der Gefällesituation des Neckars umfassende Wasserflächen mit einem hohen Anteil an privaten Freiflächen geschaffen.

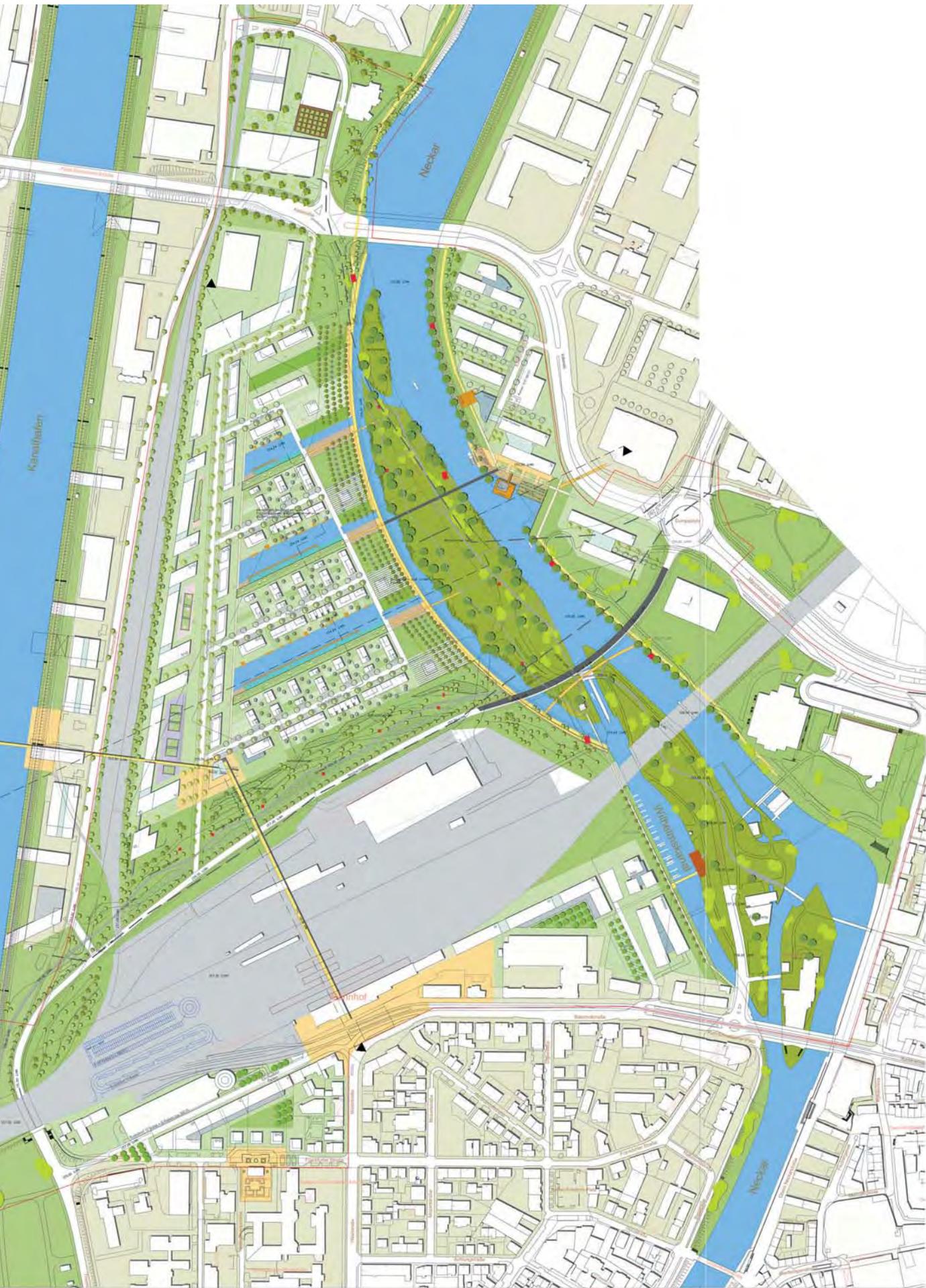
Durch Stege und Brücken erfolgt eine verkehrstechnische Vernetzung mit den umliegenden Stadtteilen bis in die außen liegenden Landschaftsräume. Die mittlere Quartiersachse führt über den Neckarinselpark bis zum Bereich HIP und verbindet somit die Stadtteile über den Neckar Richtung Osten.

Die neu geschaffene Straßensituation fördert allerdings zu Schleichverkehr. Der funktionelle Wegfall der Kranenstraße schafft finanzielle Spielräume. Die Konzeption ist sowohl im zeitlichen Ablauf als auch in der tatsächlichen Geschosshöhe flexibel.

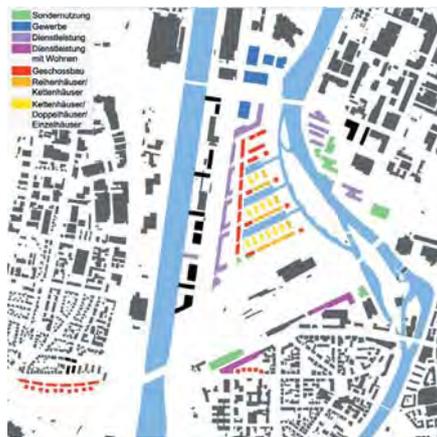
Durch die Blockbebauung Richtung Hafenaerial mit eingezogener Querriegeln erfolgt ein konsequenter Lärmschutz, der durch Massenausgleich vor Ort im Süden durch einen facettenreich gestalteten Lärmschutzwall fortgeführt wird.

Insgesamt eine Arbeit, die das Thema Wohnen am Wasser sehr gut löst, die Stadtquartiere und Landschaftsräume konsequent vernetzt, aber den Übergang zum Neckar dem Ort unangemessen städtisch und in der Formensprache fast willkürlich gestaltet.

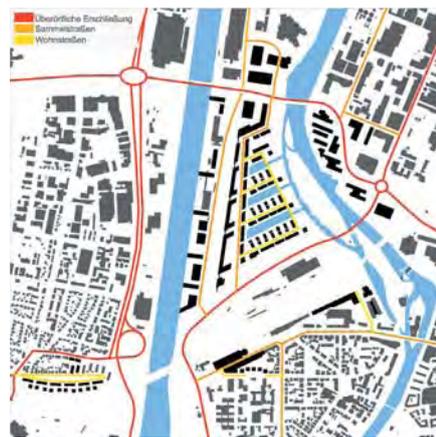




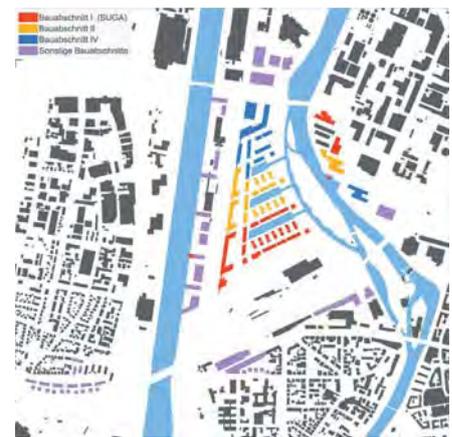
Lageplan



Nutzung



Erschließung



Baubabschnitte

Erläuterungsbericht Verfasser

Städtebauliches Konzept Neckarvorstadt

Ausgehend von dem in der Präambel der Auslobung als Konstante und Lebensader der Stadt genannten Neckar wird ein Konzept entwickelt, das die wichtige Funktion des Flusses mit seinen angrenzenden Uferbereichen als grüne Mitte der Stadt ausweitet und ausdrücklich betont. Gleichzeitig wird das historische Thema der alten Hafenbecken auf dem Fruchtschuppenareal als Gestaltungselement der neuen Neckarvorstadt zitiert und das Wohnen am Wasser als besondere Qualität dieses neuen Stadtteils hervorgehoben. Zusammen mit der folgerichtig zur angrenzenden, gewerblichen Nutzung zwischen Hafenbahn und Neckarkanal orientierten Büro- und Dienstleistungszone wird ein nach Osten zum Neckarpark in der Nutzungsart, -dichte und Höhenentwicklung abgestufte Bebauung entwickelt.

Dabei wird die Wohnnutzung durch den neu vorgesehenen gewerblich zu nutzenden Gebäuderiegel entlang der Hafenbahntrasse von den westlich auftretenden Emissionen der Bahnnutzung und den vorhandenen Nutzungen entlang des Neckarkanal abgeschirmt. Im Norden wird die Büro- und Dienstleistungszone an die Kalistraße geführt und leistet damit auch hier den geforderten Lärmschutz zum Wohngebiet.

Ein breiter nach Süden langsam ansteigender Grünstreifen, in den die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zum Bahnbereich kaum spürbar integriert sind, bildet die südliche Abgrenzung der Bebauung und ermöglicht auch auf dieser Seite ein ruhiges in die Landschaft integriertes Wohnen.

Nach Osten öffnet sich das neue Wohnquartier über die Wasserbecken zum neu gestalteten Neckarpark, der im Anschluss an die Wohnbebauung zunächst über eine klare Kante entlang des neuen Wasserlaufes in die weichen naturge-

stalteten Formen der neuen Flusslandschaft übergeführt wird.

Die vorgesehenen Wohnformen mit Stadthäusern, Stadtvillen, Eigentumswohnungen sowie Doppelmaisonetten bilden ein eigentümerbezogenes Wohnen mit städtischen Charakter, dass durch die besondere Lage am Fluss und den neu gestalteten Hafenbecken ihre eigenständige Qualität erhält und eine neue Adresse der Stadt darstellen soll.

Städtebauliches Konzept angrenzende Bereiche

Heilbronner Innovationspark

Die bauliche Struktur und Nutzung der Ostseite des Neckars wird unter Berücksichtigung der neu geführten Kalistraße und entsprechend der vorhandenen Bebauung und Konzeption im vorgesehenen Duktus fortgeführt. Das Neckarufer wird dabei als wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption des Neckarparks zugänglich gemacht und durch die Westlage als Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet. Wichtiges Element ist dabei das „Pfalbaurestaurant“, das im Bereich der kleinen Bucht des Wasser- und Schifffahrtsamtes vorgesehen ist und mit seiner Lage an einer der vorgesehenen Brücken zur Neckarvorstadt und als Vorbereich einer möglichen Hotel- und Konferenznutzung als Kommunikationspunkt zwischen den Bereichen westlich und östlich des Neckars dienen soll.

Bereich westlich des Wilhelmkanals

Westlich des Wilhelmkanals soll der Bereich um das geplante Parkhaus durch ein markantes Gebäude und eine entlang der Bahnlinie vorgesehene Bebauung deutlich aufgewertet werden. Der hier bisher nur für das Parkhaus vorgesehene Übergang über den Wilhelmkanal soll nördlicher in den mit Geschäfts- und Wohnnutzung (als Lärmschutztyp zur Bahnlinie abgeschirmt) vorgesehenen Bereich geführt werden, der diese zur Bahnhofstraße

rückseitige Fläche deutlich aufwertet und ein weiteres Bindeglied zwischen Altstadt und Bahnhofsgebiet darstellt.

Südrand des Bahnhofs

Der Südrand des westlichen Bahnhofsgebiets soll durch eine klare Gebäudestruktur gefasst werden, die gleichzeitig den damit abgeschirmten südlich anschließenden Innenbereich eine neue Qualität ermöglicht. Damit kann der Bereich um das barocke Schießhaus neu gestaltet und durch eine hochwertige innerstädtische Wohnnutzung ergänzt werden.

Bahnbogen Böckingen

Im Bereich des Bahnbogens Böckingen wird die Wohnnutzung im Anschluss an die Großgartacher Straße neu gestaltet und durch die Möglichkeit der Ausbildung einer südlich anschließenden großen Grünzäsur mit integrierter Lärmschutzfunktion als neuer Ortsrand ausgebildet.

Verkehr

Die vorhandene Verkehrskonzeption wird in Bezug auf die Verlegung der Kalistraße und der Weststrandstraße berücksichtigt und umgesetzt. Dabei wird die Weststrandstraße von der Hafenstraße nördlich direkt entlang der Bahntrasse versteckt hinter dem „Landschaftswall“ über den Neckar zum Europaplatz geführt. Sie kann damit ihre wichtige verkehrliche Funktion in Bezug auf den inneren Ring ohne Störung der Neckarvorstadt erfüllen; die Anbindung der Bahnflächen ist gewährleistet.

Die Kranenstraße kann damit vollständig entfallen und die Neckarinsel zwischen Neckar und Wilhelmkanal frei von Durchgangsverkehr gestaltet werden.

...



Stadtvernetzung

Freiraumkonzept

Der neue Neckarpark in Heilbronn thematisiert das Naturbild „Aue“. Flussränder sind Bereiche zwischen den beiden Medien Wasser und Land. Daraus entwickeln wir ein eigenständiges neues Parkbild, was aus unterschiedlichen Puzzeln entsteht. Weiden am naturnahen Ufer, blühende Röhrichtgürtel, Rasenwellen, Sitzstufen am Wasser und Balkons über dem Wasser. Wasser verbindet.

Folgerichtig legt das Konzept daher den baulichen Schwerpunkt auf die Westseite des Areals. Der Neckar selber wird somit freigespült und der neue Park kann die wichtige Funktion „Stadtanbindung“ erfüllen. Der Ductus der vorhandenen „Seine - Inseln“ wird auch für den neuen Neckarpark aufgenommen, in dem ein neuer Wasserbogen, eine offene Baumgruppe (teilweise bestehend), überstandene Parkinseln schafft. Es entsteht ein großzügiger Park, der Ruhe ausstrahlt und seine verschiedenen „Ufer“ den unterschiedlichen Nutzeransprüchen gerecht wird.

...

Die Wohnquartiere werden über Wasserkanäle an den großen Wasserbogen bzw. an den Neckar angebunden. Die Verbindung zwischen Ober- und Unterwasser zwischen der neuen Neckarparkinsel und Promenade wird durch überlaufende Kaskaden hergestellt. In die Wasserkanäle wird über Röhrichtfilter das Oberflächenwasser geleitet. Das Konzept sieht private Bootsstege vor. Die Straßenräume werden je nach Bedeutung mit Alleen oder Baumreihen strukturiert.

...

Die direkte Verbindung zwischen neuem Stadtquartier und Bahnhof wird durch neue hochwertige Stege geschaffen. Gleiches gilt für die Überquerungen des neuen Inselparks.



Neckaruferpark



Stadtquartier Neckarvorstadt

03 München
Andreas Garkisch, Karin Schmid, Michael Wimmer
Hermann-Lingg-Straße 10 | 80336 München

WGF Landschaft, München
G. Aufmkolk

Mitarbeit
Andreas Schmitt, Judith Burgerova, Melanie Jobst,
Sarah Wörnhör

Michael Angelsberger, Verkehrsplanung

3. Rundgang / 1247



Arge Rump/Adolph
Jutta Rump, Eckart Rump
Bergstraße 13 | 52159 Roetgen

Matthias Adolph, Landschaftsarchitektur

Mitarbeit
Maren Rump

3. Rundgang / 1252



Hascher & Jehle Planungsgesellschaft mbH
Prof. R. Hascher, Prof. S. Jehle
Kantstraße 17 | 10623 Berlin

Weidinger Landschaftsarchitekten, Berlin
Prof. J. Weidinger

Mitarbeit
Michael Meier, Fine Aufmkolk, Andreas Traxler

Karajan Ingenieure Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1241



rheinflügel severin + kleinekort
Björn Severin, Volker Kleinekort
Hüttenstraße 5 | 40215 Düsseldorf

VERHAS Architektur und Landschaft, Düsseldorf
Georg Verhas

Mitarbeit
Jan Herdman, Kazushi Ito, Lucyna Bartłomiejczak,
Karoline Schindler, Nora Schildt, Jens Knapp

Lindschulte + Kloppe, Düsseldorf
Uwe Kloppe, Verkehrsplanung / Lärm

2. Rundgang / 1244



**Dr. Hartmut Holl, Architektur und Städtebau,
Würzburg**

**Angela Bezenberger, Landschaftsarchitektur,
Darmstadt**

**Mitarbeit
Jan Lages, Sabine Schörk, Thomas Wieden,
Edda Gaudier, Sonja Blaser**

**Prof. Dr. H. Lang, T. Burkhardt, München,
Verkehrsplanung**

2. Rundgang / 1248



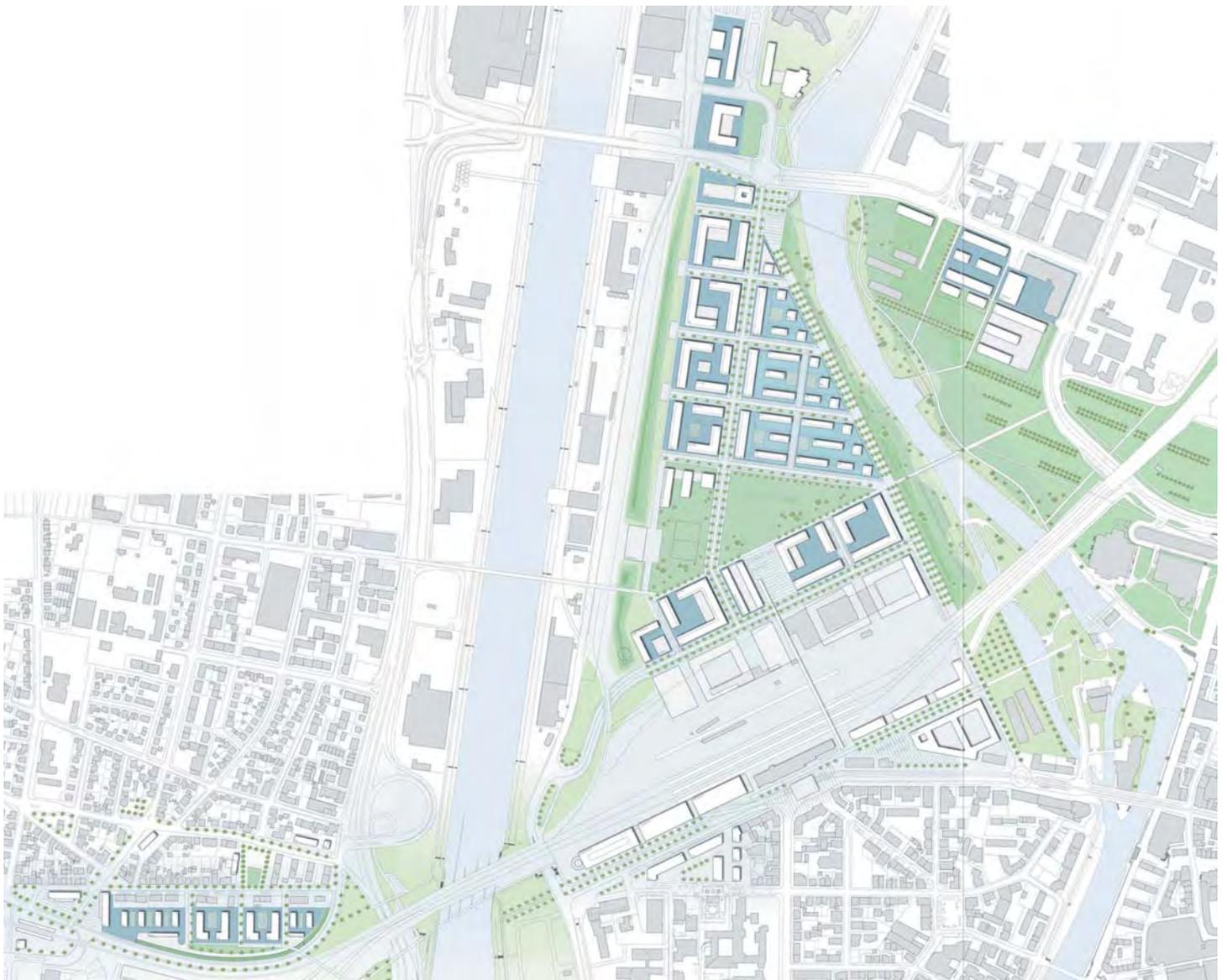
Freie Planungsgruppe 7
Büro für Stadtplanung und Architektur
Ulrike Beckmann, Peter Pechloff, Petra Zeese,
Lothar Seeburger, Heinz Lehmann
Ludwigstraße 57 | 70176 Stuttgart

Valentien & Valentien & Partner
Prof. Christoph Valentien, Prof. Donata Valentien
Landschaftsarchitektur, Weßling

Mitarbeit
Mathias Dietsche, Matthias Klein, Kathrin Kusterer,
Dörte Meinerling, Johannes Eisenblätter,
Julia Knop

Hans Billinger, Stuttgart, Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1249



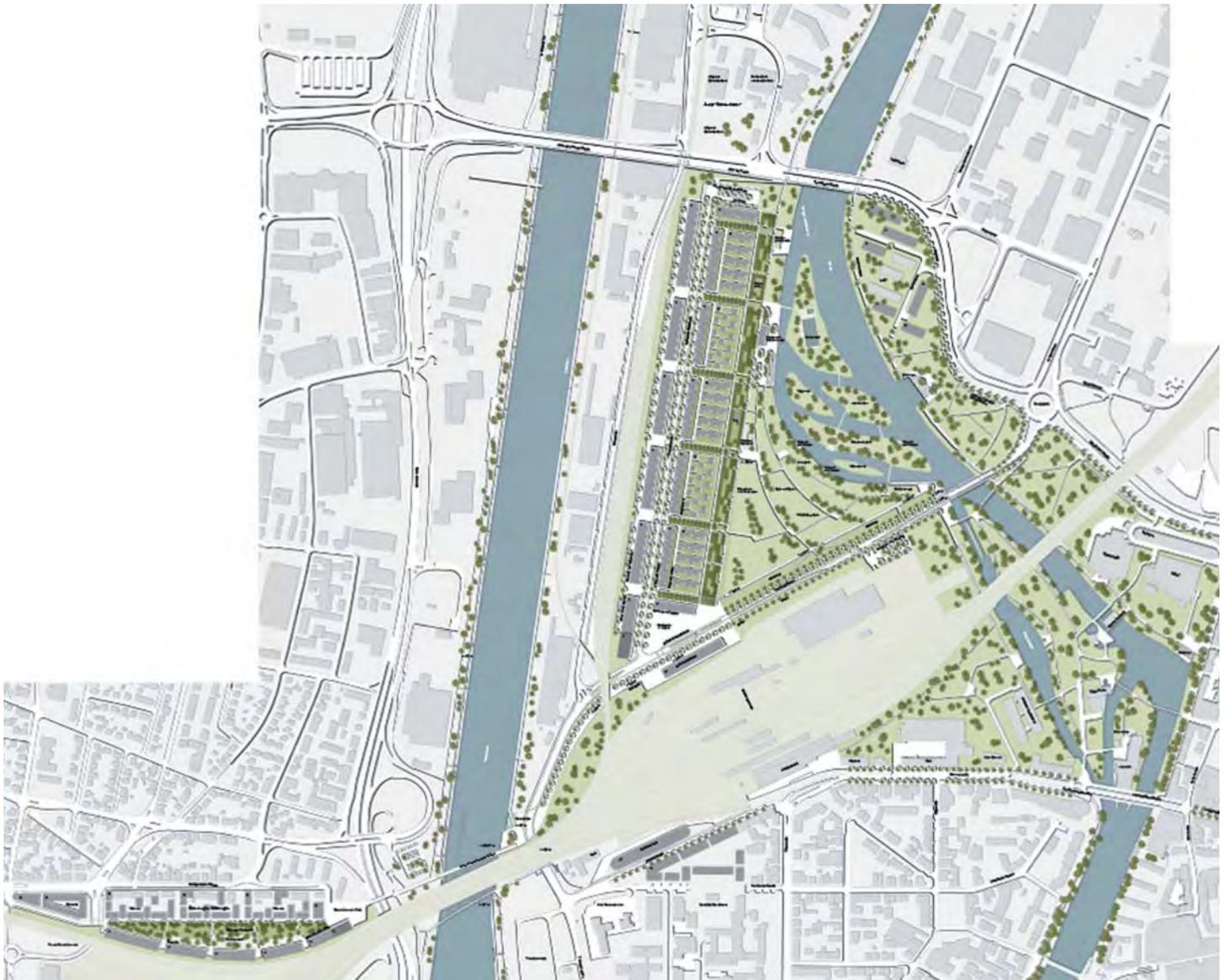
Bottega + Ehrhardt Architekten GmbH
Henning Ehrhardt, Giorgio Bottega
Senefelderstraße 77a | 70176 Stuttgart

Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Guido Hager

Mitarbeit
Kristin Rummel, Pascal Posset, Monika Schenk,
Karol Kruk

Walter + Partner GbR, Heilbronn, Verkehrsplanung
Staubli Kurath u. Partner AG, Zürich,
Wasserbauliche Beratung
Homolka Modellbau GmbH,
Leinfelden-Echterdingen

2. Rundgang / 1253



Baufrösche Architekten
Uwe Hoegen
Lange Straße 90 | 34131 Kassel

Atelier Loidl,
Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Berlin
Leonard Grosch

Mitarbeit
Michael Rudek, Daniel Hüter, Franz Reschke,
Norman Harzer, Peter Flunkert, Claudia Köllner,
Jörg Wessendorf, Benjamin Gutsche,
Lullu Dombois

Michael Volper, Stadt- und Verkehrsplaner

2. Rundgang / 1255



Blanek + Trepel
Jan Blanek
Pfizerstraße 8 | 70184 Stuttgart

Kienle Planungsgesellschaft mbH, Stuttgart
Hans Kienle, Landschaftsarchitektur

Mitarbeit
Eva Kiesel, Kyrill Keller, Pavel Sherbakov

Hans-Peter Henes, Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1257



Stadtbauplan
Günther Reeg
Rheinstraße 40 – 42 | 64283 Darmstadt
Motorplan
Urs Löffelhardt
D7/1 | Mannheim

Thomas Fischer, Landschaftsarchitektur, Darmstadt

Planungsbüro von Mörner + Jünger, Darmstadt
Klaus Freudl, Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1259



ASTOC GmbH + Co. KG
Prof. Oliver Hall
Maria-Hilf-Straße 15 | 50677 Köln

JBBUG, Köln
Johannes Böttger, Landschaftsarchitektur

Mitarbeit
Tom Huber, Claudia Strahl, Richard Büsching,
Daniela Renner, Denise Handler, Ingo Canehl

2. Rundgang / 1261



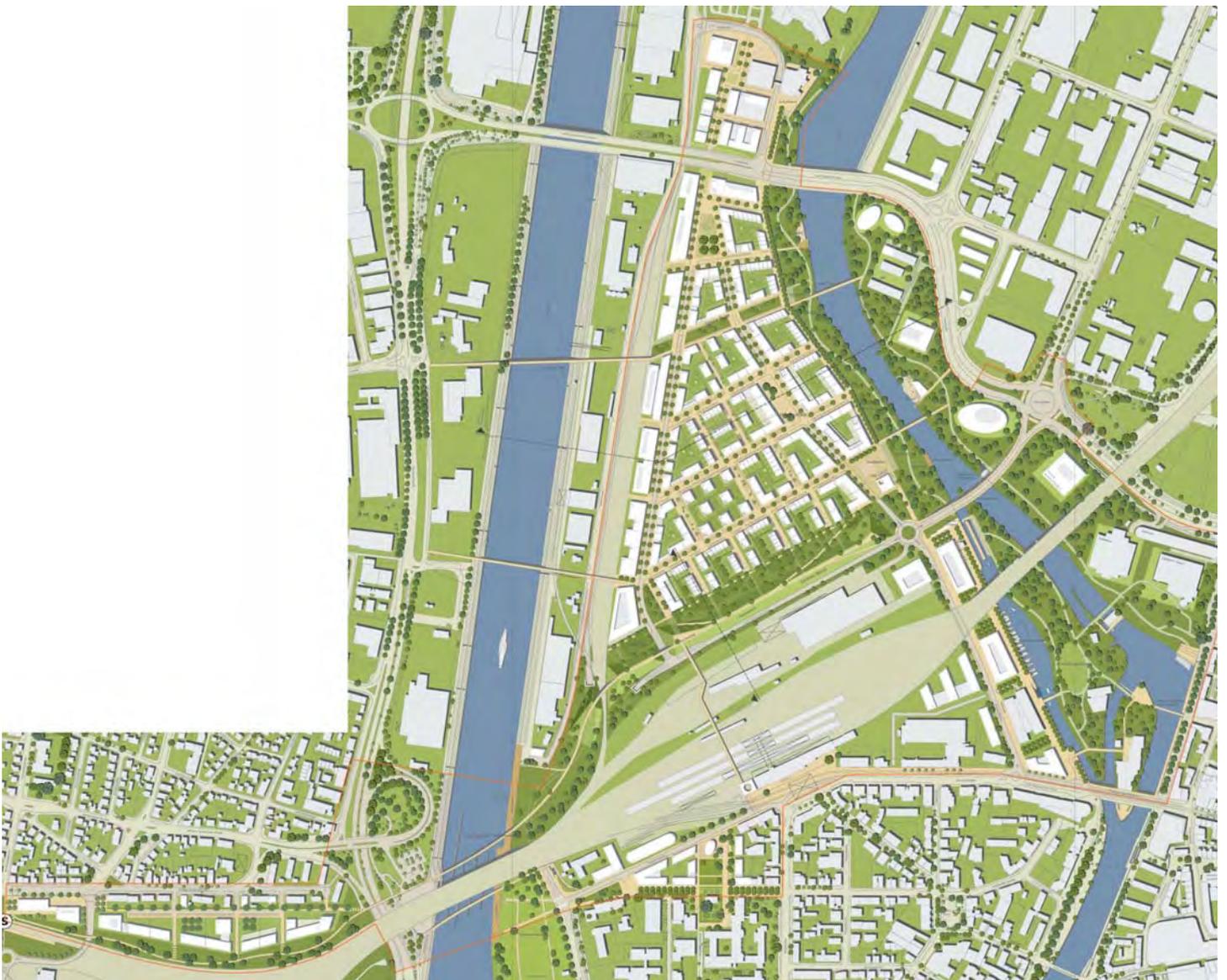
Lehen Drei Architekten Stadtplaner
M. Feketics, M. Schuster
Rosenbergstraße 52a | 70176 Stuttgart

Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart
F. Lohrberg

Mitarbeit
Markus Nominaniuk, Dicara Coskun, Dirk Meiser,
Fritjof Harwardt, Wiebke Kinzkofer

Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen,
Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1264



F. Häring, Architektur
Gosheimer Weg 29 | 70619 Stuttgart

Michael Heintze, Landschaftsarchitektur, Stuttgart

Mitarbeit
Isabella Häring, Quin Shao-Gerlach

Christoph Link, Verkehrsplanung

2. Rundgang / 1266



Gbr. Azman.Potocnik Thelen Vahtar Venturi
Marco Venturi, Lucija Azman Momirski,
Urban Thelen
Marta Vahtar, Landschaftsplanerin
Darko Potocnik, Verkehrsingenieur
San Marco | 3476 Venezia

Mitarbeit
M. Bukovec, M. Stanovnik, N. Zuber, M. Kosec,
S. Ropac

1. Rundgang / 1242

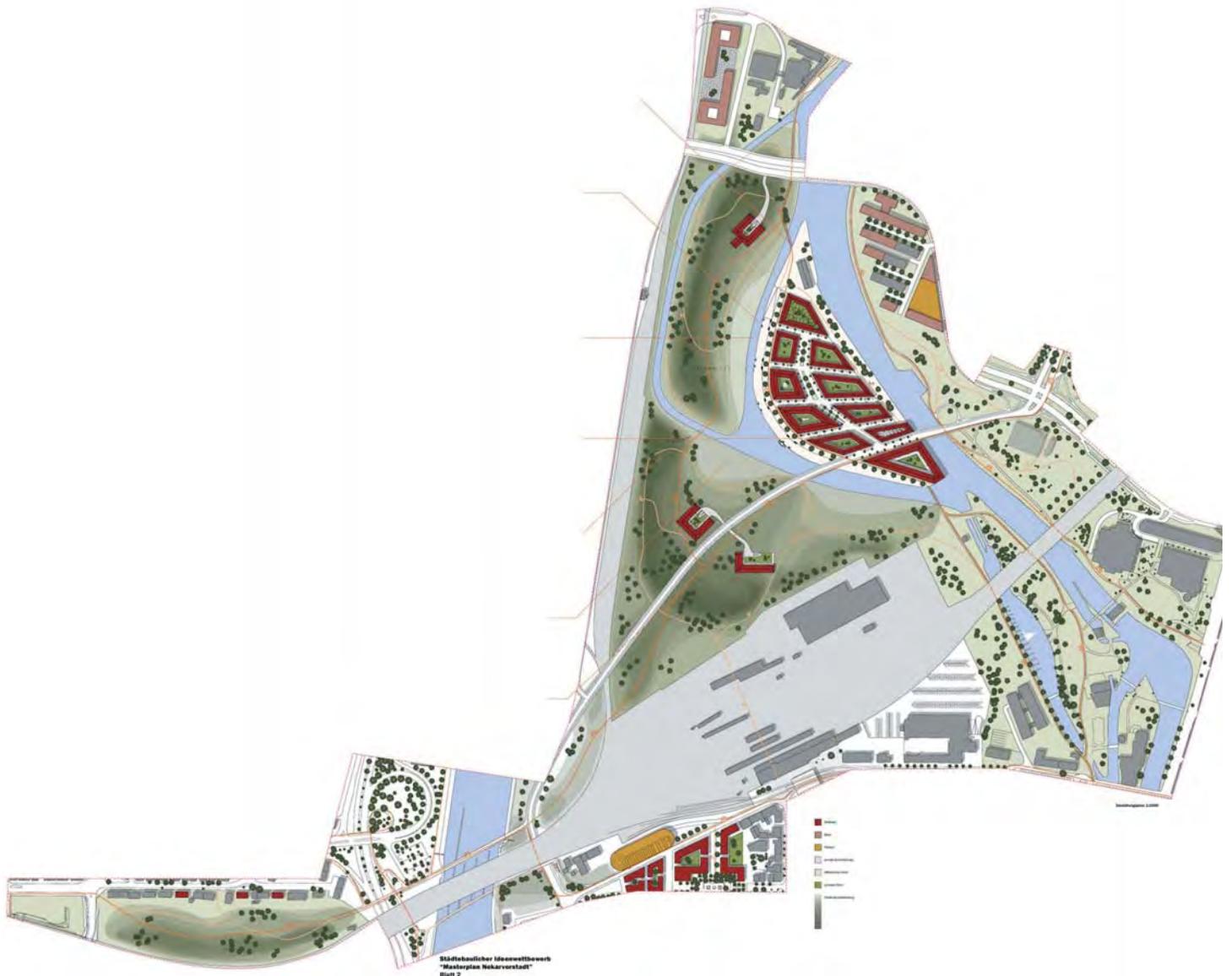


Rapp + Rapp
B. V. mit Feddes/Olthof landschapsarchitecten BV
Christian Rapp, Alberdina Olthof
Tucholskystraße 36 | 10117 Berlin

Mitarbeit
Harrie van der Meijs, Anna Leipolz,
Vincent Tuinema, Gideon Peele, Remco Roes,
Yttje Feddes, Sjoukje van Heesch, Nanne Bouma,
Karmen Garritsen

StadtPlan Ingenieur GmbH, Potsdam
Prof. Herbert Stadt, Verkehrsplanung

1. Rundgang / 1243

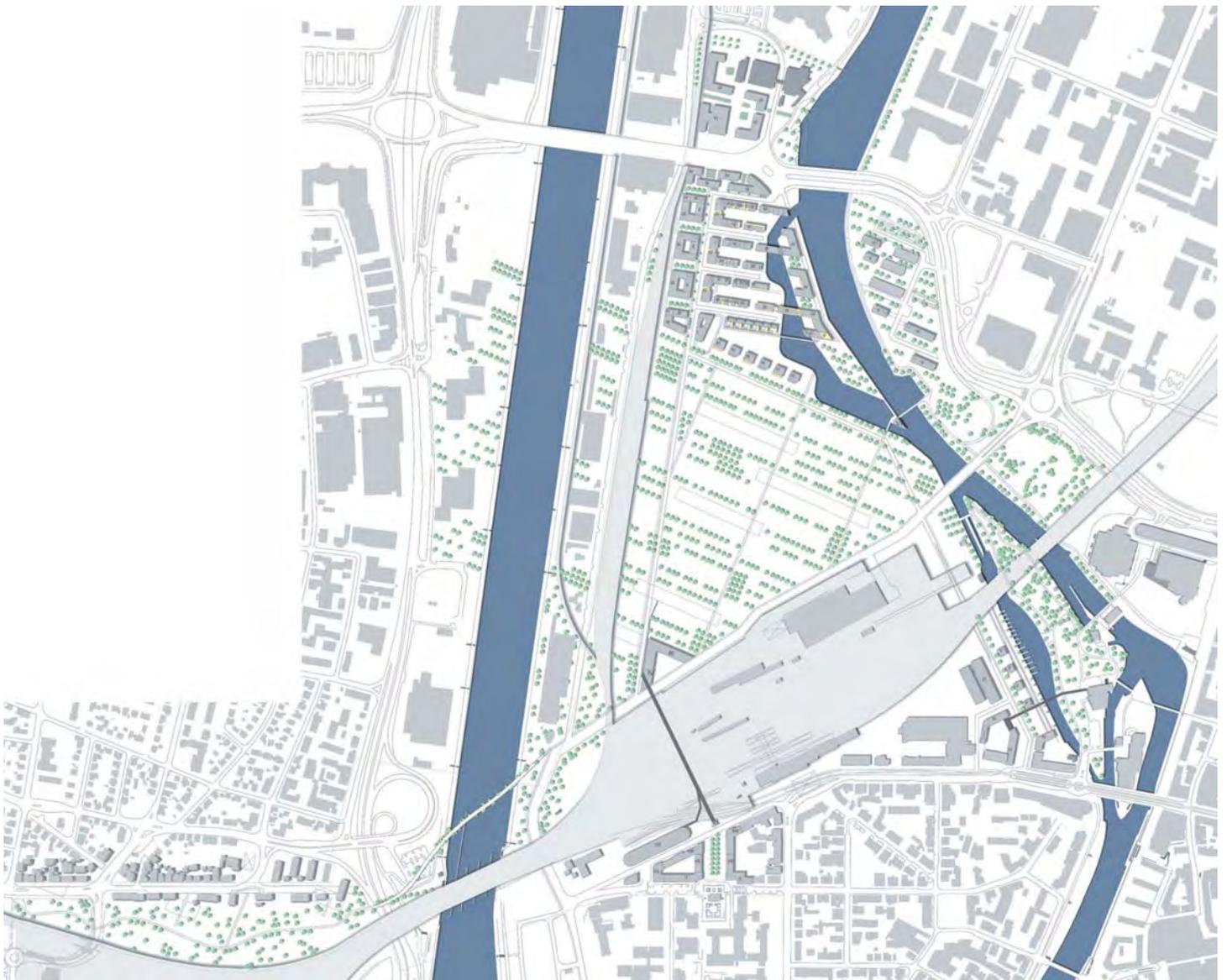


Hinrichs-Wilkening & Hahn von Hantelmann
Sven Hinrichs, Architektur
Hahn von Hantelmann, Landschaftsarchitektur
Schönhauserallee 8 | 10119 Berlin

Mitarbeit
Manuela Boretzki, Christian Geyer,
Heike Kampher, Ken Schönberg, Rico Ulbricht

Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH,
Berlin
Siegmar Gumz, Verkehrsplanung

1. Rundgang / 1246



Arge Schönle-Köber-Wolf
Daniel Schönle, Architektur
Hermann Pleuer-Straße 4 | 70192 Stuttgart

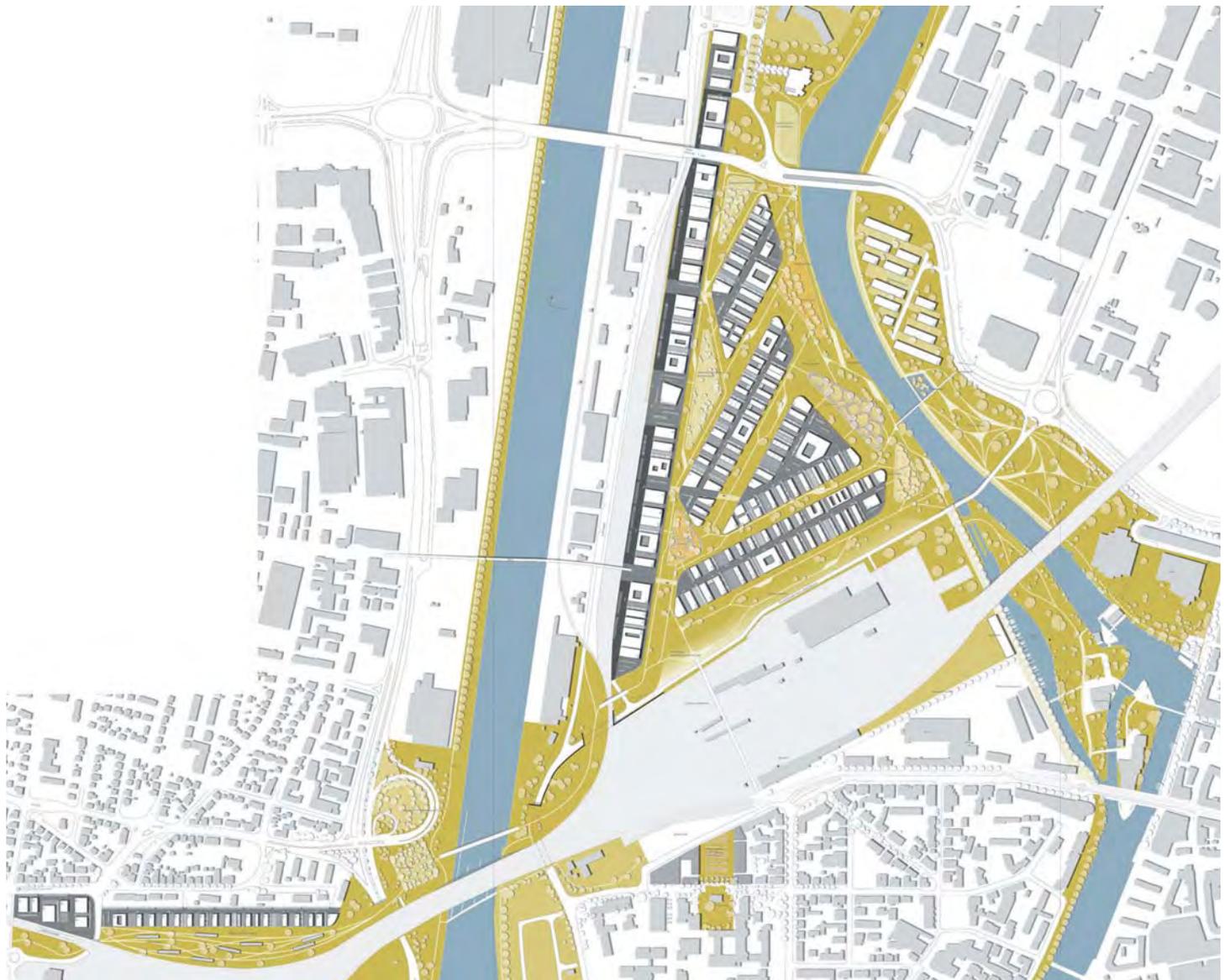
Martin Wolf, Architektur, Weikersheim

**Jochen Köber, Garten- und Landschaftsarchitektur,
Kirchheim/Teck**

Mitarbeit
Matthias Frank, Johannes Jörg, Marco Sedat

**MAP Prof. Mauermaier + Partner,
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Kornwestheim**

1. Rundgang / 1251



Krieger + Dubokovic
Florian Krieger, Gordan Dubokovic
Ober-Ramstädter-Straße 16e1 | 64367 Mühltal

Grabner-Huber, Landschaftsplanung, Freising

R + T, Topp, Skoupil, Huber-Erler, Darmstadt,
Verkehrsplanung

1. Rundgang / 1254



Office 03
Dirk Waldmann
Georgstraße 15 – 17 | 50668 Köln

Dieterle Helleckes Landschaftsarchitekten,
Karlsruhe
Jan Dieterle, Stefan Helleckes

Mitarbeit
Jungblut, Zeisberg, Moosmann, Volk, Berbig,
Rentsch

Dirk Schulz, Planungsgesellschaft Verkehr, Köln

1. Rundgang / 1262



